



Drög að flugstefnu fyrir Ísland

Júlí 2019

GRÆNBÓK

Almenningi og hagsmunaaðilum er boðið að taka þátt og leggja fram sjónarmið sín um stöðumat, viðfangsefni og framtíðarsýn málaflokksins ásamt áherslum og ólíkum leiðum.

EFNISYFIRLIT

1.	INNGANGUR	4
1.1	Umgjörð og skipulag stefnumótunar	5
1.2	Afmörkun viðfangsefnis	5
1.3	Samanteknar megináherslur í flugstefnu	9
2.	MIKILVÆGI FYRIR ÍSLENSKT EFNAHAGSLÍF	10
2.1	Umfang flugs í vergri landsframleiðslu og útflutningi	12
3.	FLUG Á ÍSLANDI	15
3.1	Millilandaflug – tenging tíðni og fjölgunar ferðamanna	15
3.2	Fraktflug til og frá landinu	23
3.3	Innanlandsflug – farþegaflug og fraktflug	25
3.4	Varaflugvöllir	30
3.5	Almanna- og kennsluflug	31
3.6	Heimaflugfélög og erlend flugfélög	36
3.7	Nýsköpun og þróun þjónustu í flugtengdum rekstri	37
3.8	Flugvéla-leiga	38
4.	TENGIFLUG OG ÁHRIF ÞESS Á FRAMBOÐ FLUGS	40
4.1	Mikilvægi beinna tenginga við umheiminn	40
4.2	Mikilvægi tengiflugs	40
5.	BREYTINGAR Í UMHVERFI FLUGS	43
5.1	Breyting rekstrarlíkana og nýjar flugvélategundir	43
5.2	Spár um þróun flugs.....	47
6.	LOFTSLAGS- OG UMHVERFISMÁL	49
7.	KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR SEM ALÞJÓÐAFLUGVÖLLUR	52
7.1	Hvatakerfi	54
7.2	Verðlagning í Keflavík og samanburður við aðra flugvelli.....	55
7.3	Þjónusta þriðju aðila í Keflavík.....	58
8.	OPINBERT UMHVERFI	60
8.1	Flugvernd og flugvirkt	61
8.2	Loftferðasamningar.....	66
8.3	Skattlagning og gjaldtaka	67
8.4	Varaflugvallargjald	70
8.5	Tollgæsla og lögregla	70
8.6	Réttindi neytenda.....	75
	TILLÖGUR STARFSHÓPS UM FLUGSTEFNU	77

1. Inngangur

Saga flugrekstrar er löng á Íslandi og mikilvægi atvinnugreinarinnar mikið fyrir eyju eins og Ísland. Mikil þróun hefur orðið á undanförunum áratugum en umfang greinarinnar hefur aukist verulega, einkum á síðustu tíu árum. Flugferðum til og frá landinu hefur fjölgað verulega og fleiri flugfélög fljúga til landsins en áður. Árið 2008 flugu færri en fimm félög allt árið til Íslands. Skipting sætaframboðs var þannig að erlendu félögin voru með um 24% sætaframboðsins en Icelandair 76% þess. Árið 2018 flaug hingað 31 félag. Þar af voru 11 erlend félög sem flugu allt eða nær allt árið og voru með um 22% sætaframboðsins, Icelandair með ríflega 44% og WOW um 34%. Mikil árstíðarsveifla hefur einkennt flugrekstur á Íslandi en á síðustu árum hefur tekist að minnka árstíðarsveifluna. Sem dæmi má nefna að á árinu 2008 voru 69% farþega sem ferðuðust um Keflavíkurlugvöll á háannatímanum júní til ágúst en árið 2018 var hlutfallið 55%. Gjaldþrot WOW í mars 2019 hefur haft talsverð neikvæð skammtímaáhrif á flugrekstur á Íslandi, og mun tíminn leiða í ljós hver áhrifin verða til lengri tíma.

Fjöldi farþega í innanlandsflugi hefur sveiflast á síðast liðunum áratugum en eftirspurn eftir því er háð verðlagningu, umsvifum á landsbyggðinni, samgöngubótum á láði og legi og samkeppni við niðurgreiddar almenningssamgöngur. Þá er eftirspurn í innanlandsflugi háð efnahagsástandi hvers tíma en þó með þeim hætti að það tekur seinna við sér í uppsveiflu og er fyrr að gefa eftir í lægð. Rekstur félaganna sem stunda innanlandsflug hefur verið þungur á síðustu árum. Á sama tíma og millilandaflugið hefur vaxið mikið hefur orðið samdráttur í innanlandsfluginu. Frá árinu 2008 hefur farþegum fækkað um 20%.

Þegar rætt er um flug og flugtengda þjónustu verður ekki hjá því komist að minnast á tengsl flugs og ferðaþjónustu. Ljóst er að sterk flugáætlun er undirstaða ferðaþjónustu og þeirrar aukningar sem hefur orðið í ferðamannafjölda til landsins. Því er mikilvægt að rekstrarumhverfi flugfélaga sé hagstætt þannig að þau nái að blómstra á næstu árum og áratugum. Með þeirri þróun styrkist ekki aðeins flugið sem atvinnugrein heldur tryggir það einnig grundvöll ferðaþjónustunnar.

Flug til og frá landinu er ekki aðeins mikilvægt með tilliti til ferðaþjónustunnar heldur hefur það einnig mikla þýðingu fyrir fleiri atvinnugreinar. Má þar nefna ferskfiskútflutning, laxeldi, smásölu og fleiri greinar. Öflugar flugsamgöngur stuðla að aukinni samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs og auka möguleika til verðmætaaukningar. Flug og flugtengd þjónusta hefur því mikil áhrif í íslensku atvinnu- og efnahagslífi. Í skýrslu sem unnin var í tengslum við starf þessarar nefndar kemur fram að 5,3% af heildarskatttekjum má rekja til flugreksturs. Ef aðeins er horft til flugreksturs í gegnum Keflavíkurlugvöll er þetta hlutfall 4,55%.

Styrkleiki flugs sem atvinnugreinar fer ekki aðeins eftir flugframboði til og frá landinu heldur einnig í mikilvægum undirstöðum m.a. í þjálfun, menntun og því umhverfi sem almenningssflugi er búið. Þetta tekur til m.a. laga, reglugerða, aðgengi að flugvöllum og þjónustu í kringum þá ásamt því hvernig hlúð er að grasrótinni, starfsemi flugáhugamanna og flugfélaga. Þessu tengt er einnig mikilvægt að horfa til menntunar og hvaða möguleikar eru til að auka menntunarmöguleika og fjölbreytni í menntun og þjálfun flugstétta.

Flug og flugtengd þjónusta krefst öryggis í víðum skilningi. Þannig er nauðsynlegt að fyllsta öryggis sé, hér eftir sem hingað til, gætt í eftirliti með flugrekstri, flugtengdri starfsemi, flugförum og flugfarþegum. Í því sambandi er einnig afar brýnt að hið opinbera geti sinnt skyldum sínum þegar kemur að lög- og tollgæslu og landamæraeftirliti.

Eins og ráða má af framangreindu er flugstefna þessi víðtæk og snertir fjölmarga hagsmunaaðila.

1.1 Umgjörð og skipulag stefnumótunar

Samgönguáætlun er grundvöllur stefnumótunar ríkisins í öllum greinum samgangna, þ.m.t. í flugmálum. Um gerð samgönguáætlunar fer eftir ákvæðum laga um samgönguáætlun, nr. 33/2008, með síðari breytingum. Gerð heildstæðrar stefnu í flugmálum styður við stefnumörkun samgönguáætlunar og hafa mikil umsvif á sviði flugs á Íslandi á undanförunum árum aukið þörf á slík stefna sé unnin.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra skipaði því verkefnisstjórn til að vinna að mótun flugstefnu fyrir Ísland í september 2018. Verkefnisstjórnin er skipuð Helga Björnssyni, verkefnisstjóra, fyrrum starfsmanni Flugleiða, Icelandair Cargo, Iceland Express, WOW air og núverandi fjármálastjóra Krabbameinsfélagsins, Ragnhildi Geirsdóttur, fyrrverandi aðstoðarforstjóra WOW air og núverandi forstjóra Reiknistofu bankanna, Matthíasi Sveinbjörnssyni, flugmanni hjá Icelandair og forseta Flugmálafélagsins, og Víði Smára Petersen, lögmanni hjá Lex lögmannsstofu. Einnig starfa með hópnum starfsmenn ráðuneytisins og fulltrúar helstu hagsmunaaðila.

1.2 Afmörkun viðfangsefnis

Mótun flugstefnu fyrir Ísland er afar umfangsmikið verkefni og því var nauðsynlegt að skilgreina umfang þess í upphafi. Ljóst er að margskonar hópar hafa á síðustu árum fjallað um þætti sem snerta flugmál hér á landi, beint eða óbeint. Vinna þeirra fellur ekki með beinum hætti undir þessa vinnu en þegar við á er hún nýtt við útfærslu á ákveðnum þáttum stefnunnar. Til þess að forðast það að vinna við þessa stefnu skarist við vinnu annarra hópa verður aðeins fjallað með almennum hætti um eftirfarandi atriði: Framtíð flugvallarins í Vatnsmýrinni, mögulega staðsetningu nýs alþjóðaflugvallar, skilgreiningu innanlandsflugs sem hluta af almenningssamgöngukerfinu og eigendastefnu og hlutverk Isavia.

Þá er nauðsynlegt að taka fram að flugstefnan fjallar fyrst og fremst um flug og flugtengda starfsemi á Íslandi en ekki afleidda starfsemi eins og ferðaþjónustu. Þó má ljóst vera að mikil tengsl eru á milli alþjóðaflugs á Íslandi og þess mikla vaxtar sem hefur verið í ferðaþjónustu á Íslandi síðustu ár. Í flugstefnunni er því komið inn á atriði sem hafa snertiflöt við ferðaþjónustu þótt hún sé ekki beinlínis hluti af viðfangsefninu.

Í upphafi var verkefninu skipt niður á þrjá hópa sem hafa skipt með sér verkefnum með eftirfarandi hætti:

Starfshópur 1 – Flugrekstur og alþjóðaflugvellir

Starfshópurinn leiðir Ragnhildur Geirsdóttir og fjallar um alþjóðaflugrekstur og alþjóðaflugvelli. Undir hann falla meðal annars eftirfarandi málefni: Alþjóðaflugrekstur, alþjóðaflugvellir, varaflugvellir og loftlagsmál. Í skjalinu verður þessi starfshópur til hægðarauka nefndur „alþjóðaflugshópur“. Aðrir í hópnum eru: Árni Gunnarsson, fulltrúi SAF, Daníel Snæbjörnsson, fulltrúi WOW air, Elín Árnadóttir, fulltrúi Isavia, Halla Sigrún Sigurðardóttir, fulltrúi Samgöngustofu, Linda Gunnarsdóttir, fulltrúi Icelandair og Stefán Eyjólfsson, fulltrúi Air Atlanta.

Starfshópur 2 – Almannaflug, menntun og þjálfun

Starfshópurinn leiðir Matthías Sveinbjörnsson og fjallar um almannaflug, menntun og þjálfun. Undir þennan hóp falla meðal annars eftirfarandi málefni: Flugáhugamannafélög, almannaflug, kennslu- og æfingflug, innanlandsflug, smærri lendingarstaðir, menntun og þjálfun. Í skjalinu verður þessi starfshópur til hægðarauka nefndur „almannaflugshópur“. Aðrir í hópnum eru: Ágúst Guðmundsson og Friðbjörn Orri Ketilsson, fulltrúar Flugmálafélags Íslands, Bára Einarsdóttir og Óli Öder, fulltrúar Félags flugmanna og flugvélaeigenda (AOPA Ísland), Einar Örn Héðinsson og Kristín Helga Markúsdóttir, fulltrúar Samgöngustofu og Sigrún Björk Jakobsdóttir og Sigurleifur Kristjánsson, fulltrúar Isavia.

Starfshópur 3 – Opinbert umhverfi til flugrekstrar og flugleiðsöguþjónusta

Starfshópurinn leiðir Víðir Smári Petersen og fjallar um aðgengi að flugmörkuðum, alþjóðasamninga, flugvernd, flugleiðsögu og staðsetningartækni, vegabréfsáritanir, landamæraeftirlit, firma- og skattaumhverfi og réttindi farþega. Í skjalinu verður þessi starfshópur til hægðarauka nefndur „opinbert umhverfi“. Aðrir í hópnum eru: Ari Guðjónsson, fulltrúi Samtaka atvinnulífsins og yfirlögfræðingur Icelandair, Guðjón Atlason, fulltrúi Samgöngustofu, Kári Gunnlaugsson, fulltrúi tollstjóra, Alda Hrönn Jóhannsdóttir, fulltrúi lögreglustjórans á Suðurnesjum, Linda Garðarsdóttir, fulltrúi fjármálaráðuneytisins og Karl Alvarsson, fulltrúi Isavia.

Vinnulag hópa og nefndar

Vinna við mótun flugstefnu hófst í september 2018. Verkefnum var í upphafi skipt niður á milli hópanna þriggja en eftir nokkurn tíma var ljóst að smávægilegar breytingar í verkaskiptingu myndi auðvelda vinnu hópanna. Voru eftirfarandi breytingar gerðar: flugvernd og flugvirkt voru sameinuð í hópnum um opinbert umhverfi og vinna varðandi innanlandsflugvelli var skipt niður þannig að sá hluti sem sneri að varaflugvöllum og alþjóðaflugi var settur í alþjóðaflugshóp og aðrir þættir voru settir undir almannaflugshóp.

Starfshóparnir hittust reglulega, unnu að greiningu, söfnuðu upplýsingum og gerðu drög að stefnu. Innan hvers starfshóps var fjallað um afmörkuð verkefni í smærri hópum.

Hóparnir hittu og höfðu samband við ýmsa hagsmunaaðila.

Alþjóðaflugshópurinn hitti/ræddi við eftirfarandi aðila:

Fraktflug

- Gunnar Már Sigfinnsson, framkvæmdastjóri Icelandair Cargo
- Róbert Tómasson, framkvæmdastjóri CargoExpress
- Steinn Logi Björnsson, forstjóri Bláflugs

Alþjóðaflug almennt

- Einar Sigurðsson, fyrrverandi framkvæmdastjóri hjá Flugleiðum/Icelandair
- Hannes Hilmarrsson, stjórnarformaður Air Atlanta
- Pétur J. Eiríksson, fyrrverandi framkvæmdastjóri hjá Flugleiðum/Icelandair
- Sigurður Helgason, fyrrverandi forstjóri Flugleiða/Icelandair
- Þorgeir Pálsson, fyrrverandi flugmálastjóri og forstjóri Flugstoða

Flugþjónustuaðilar

- Sigþór Skúlason, forstjóri Airport Associates

Alþjóðaflugshópurinn sendi einnig spurningar á nokkra aðila.

Almannaflugshópur hitti/ræddi við eftirfarandi aðila:

Innanlandsflug:

- Árni Gunnarsson, Air Iceland Connect
- Ásgeir Örn Þorsteinsson, Flugfélagið Ernir
- Jón Grétar Þorsteinsson, Atlantsflug
- Kári Kárason, Flugfélag Austurlands
- Njáll Trausti Friðbertsson, Alþingismaður og formaður starfshóps um rekstur innanlandsflugvalla

Menntun og þjálfun

- Hjálmar Árnason, Keilir Flugskóla Íslands
- Guðlaugur Sigurðsson, Flugskóla Íslands
- Guðmundur Sveinbjörnsson, Flugfélagið Geirfugl
- Ari Kristinn Jónsson, Háskólinn í Reykjavík
- Þorgeir Pálsson, fyrrverandi flugmálastjóri og forstjóri Flugstoða

Hópurinn óskaði eftir umsóknum frá:

Atlantsflug ehf, AOPA á Íslandi, Fljúgðu - vélflugfélag, Fisfélag Reykjavíkur, Flugfélagið Ernir ehf., Flugfélagið Geirfugl ehf., Flugklúbbur Mosfellsbæjar, Flugklúbbur Selfoss, Flugskóli Íslands ehf., Garðaflug ehf, Keilir Aviation Academy ehf., Mýflug hf., Norðurflug ehf., Svifflugfélag Akureyrar, Svifflugfélag Íslands, Vélflugfélag Akureyrar, Vængir ehf, Þyrluþjónustan ehf., Þytur ehf., Yakar Flugklúbbur Alþýðunnar 1974 - vélflugfélag, Frjálst fall, Circle Air, Norlandair, Flugskóli Akureyrar, Flugfélag Austurlands, Icelandair

Umsagnir bárust hópnum frá:

Flugskóla Akureyrar, Flugklúbbi Selfoss, Garðaflugi, Atlantsflugi, Flugklúbbi Mosfellsbæjar, Flugfélagi Austurlands, Fisfélagi Reykjavíkur, Keili Flugskóla Íslands.

Hópurinn um opinbert umhverfi hitti m.a. eftirfarandi aðila á sérstökum fundum:

- Sveinbjörn Indriðason, þáverandi fjármálastjóra og núverandi forstjóra Isavia
- Gunnar Örn Indriðason frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu
- Alexander Eðvarðsson frá KPMG
- Halla Sigrún Sigurðardóttir, Kristín Helga Markúsdóttir og Ómar Sveinsson frá Samgöngustofu
- Ívar Halldórsson frá Neytendasamtökunum

Þá hafa nefndarmenn sjálfir haldið erindi fyrir hópinn um sína málaflokka.

Hópurinn óskaði jafnframt eftir umsögnum frá eftirfarandi aðilum:

Airport Associates, Atlanta, Atlantsflugi, Bluebird, Ernir, Félag íslenskra atvinnuflugmanna, Félag íslenskra flugumferðarstjóra, Flugmálafélagi Íslands, Icelandair, IGS, Landhelgisgæslunni, Mýflug, Neytendasamtökunum, Neytendastofu, Norðurflugi, ríkislögreglustjóra, Samtökum ferðaþjónustunnar, Umhverfisstofnun, Utanríkisráðuneyti, Útlendingastofnun, Veðurstofu Íslands, WOW og Þyrluþjónustunni.

Umsagnir bárust hópnum frá:

Veðurstofu Íslands, Félagi íslenskra atvinnuflugmanna, Neytendasamtökunum og Norðurflugi.

Verkefnisstjórnin hittist reglulega, að jafnaði á 2 vikna fresti. Verkefnisstjórn var með heildar yfirsýn yfir verkefni og sá um gerð skýrslunnar. Rætt var um þau mál sem voru óljós eða óákveðin í hópunum, ákvarðað hvaða atriði þyrfti að skoða betur og hverju þyrfti að breyta eða jafnvel sleppa.

1.3 Samanteknar megináherslur í flugstefnu

Verkefnisstjórnin hefur við mótun tillögu sinnar að flugstefnu dregið fram eftirfarandi megináherslur:

1. Sterkur flugrekstur – Lögð verði höfuðáhersla á að byggja upp sterkan flugrekstur þar sem skilvirkni og öryggi eru meginstef
2. Öflugur tengiflugvöllur - Áhersla verði á tengiflug í alþjóðaflugi og miðað verði við að vöxtur sé sambærilegur við vöxt á alþjóðavísu. Lögð sé áhersla á fullnýtingu afkastagetu með hvatakerfi og öðrum aðgerðum sem til þess henta. Uppbygging verði á Keflavíkurflugvelli nema annar betri kostur finnist.
3. Uppbygging flugvalla - 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. Aðstaða fyrir fraktflug verði bætt í Keflavík og hugað sé að samkeppnishæfni þjónustuveitenda í Keflavík og sérstaklega varðandi samnýtingu á aðstöðu og tækjum.
4. Samtenging samgöngumáta - Tryggðar verði einfaldar, auðveldar og þægilegar tengingar milli allra þátta almenningssamgöngukerfisins með áherslu á að tengja innanlandsflug við aðra hluta samgöngukerfisins.
5. Menntun og nýsköpun styrkt - Á Íslandi verði styrkur grunnur menntunar og þjálfunar á sviði flugs. Það kallar m.a á að flugmenntun verði hluti af menntakerfinu og ýtt verði undir sérmenntun á sviði flugs. Ýtt sé undir nýsköpun í flugtengdum rekstri og flugklasi stofnaður.
6. Efling almanna- og kennsluflugs - Isavia og hið opinbera taki virkan þátt í byggja upp öflugt almanna- og kennsluflug með hagaðilum. Byggð verði upp aðstaða í nágrenni höfuðborgarsvæðisins.
7. Ísland framarlega í umhverfismálum - Íslenskur flugrekstur verði í fararbroddi í umhverfismálum og í orkuskiptum í flugi.
8. Aukin áhersla á fjölgun loftferðasamninga - Aukin áhersla verði á að tryggja aukin réttindi bæði í farþega- og fraktflugi til að styrkja samkeppnisstöðu og möguleika flugfélaga og gert verði átak í að ljúka þeim samningum sem flugrekendur leggja áherslu á.
9. Gjaldtaka samræmd - Heildstætt verði hugað að gjaldtökumálum í flugi og flugtengdri starfsemi. Horft verði til þess að lágmarka gjaldtöku og flugrekstur sé samkeppnisfær.
10. 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. Egilsstaðafluvöllur verði í forgangi.
11. Vörður staðinn um loftrýmismál - Staðinn verði vörður um loftrýmismál Íslands og leiðréttingartækni í flugleiðsögu verði til staðar á öllu landinu.

2. Mikilvægi fyrir íslenskt efnahagslíf

Flugið hefur mikil áhrif á efnahagslífið hérlandis líkt og í flestum öðrum löndum. Flugið skapar grundvöll fyrir aðrar atvinnugreinar og mikilvægi þess fyrir hagvöxt og uppbyggingu fyrirtækja er oft vanmetið. Í dæmaskyni má nefna að rannsóknir Oxford Economics og ACI Europe frá 2015 sýna að um 10% aukning flugtenginga leiðir til um 0,5% aukningar hagvaxtar. Sömu rannsóknir sýna að reikna megi með að aukning farþega á flugvelli um eina milljón leiði til tæplega 1.000 nýrra starfa. Í skýrslu sem gerð var á árinu 2010 af Oxford Economics um flug á Íslandi kom fram að störf í flugtengdri starfsemi væru að meðaltali 1,7 sinnum verðmætari en meðalstarfið á Íslandi. Verðmætasköpun í flugtengdum störfum er því tvímælaust mikil.

Ávinningur þjóðarinnar er verulegur af því að hafa öflugt millilandaflug til og frá landinu – bæði farþegaflug- og fraktflug. Þessi ávinningur kemur fram með beinum hætti, meðal annars í gegnum störf og skattgreiðslur fyrirtækja og starfsmanna í flugi og flugtengdri þjónustu, og hefur einnig óbein áhrif á aðrar greinar. Helstu atriði sem líta má á sem ávinning eru eftirfarandi:

- Farþegaflug er grunnur að ferðaþjónustunni, stærstu útflutningsgrein landsins og hefur hún vaxið mikið síðustu ár.
- Flugfrakt er grundvöllur fyrir inn- og útflutning á m.a. ferskvöru og tæknivörum.
- Öflugt flug frá Íslandi gerir alþjóðlegum fyrirtækjum og útflutningsfyrirtækjum mögulegt að vera með starfsemi á Íslandi. Ef ekki væru góðar flugsamgöngur væri illmögulegt að stunda alþjóðaviðskipti hér á landi.
- Íslendingar geta ferðast erlendis í leik og starfi.
- Stofnanir og fyrirtæki njóta góðs af góðum flugsamgöngum.
- Með góðum flugsamgöngum er auðveldara að laða til landsins erlent starfsfólk sem eykur samkeppnishæfni íslenskra fyrirtækja.

Ferðaþjónustan hefur vaxið mikið síðustu ár og var einn af lykilþáttunum í endurreisn íslensks efnahagslífs á árunum eftir hrun bankanna árið 2008. Margvíslegar ástæður eru fyrir vexti ferðaþjónustunnar en ljóst má vera að aukið flugframboð til og frá landinu er ein skýringin á vexti ferðaþjónustunnar. Rannsóknir sýna að fjöldi flugsæta (framboð) er einn af þeim þáttum sem hefur hvað mestu áhrifin á aukningu í fjölda ferðamanna til tiltekins áfangastaðar.

Talsverð breyting hefur orðið á samkeppnisumhverfi í alþjóðaflugi á síðustu 10 árum á Íslandi. Eins og áður er rakið var Icelandair ráðandi í farþegaflugi á markaðinum á árinu 2008 með 76% af sætaframboði. Erlendu félögin sem flugu til landsins meira en yfir sumartímamann voru Astraeus og Hello (sem bæði flugu fyrir Iceland Express), Futura, Primera, SAS og Travel Services.

Árið 2018 hafði sætaframboð til og frá Keflavíkurflugvelli aukist um 320% frá árinu 2008. Þar hafði innkoma WOW air mikið að segja en fyrirtækið hóf starfsemi árið 2012. Ef litið væri framhjá WOW air í umræddri þróun var aukning í framboði á milli árana 2008 og 2018 um 178%. Fyrirtækið jók verulega umsvif sín á árunum 2012-2018 eða allt þar til það var tekið til gjaldþrotaskipta á fyrri hluta árs 2019.

Árið 2018 flaug 31 flugfélag til og frá landinu. Stærst var Icelandair með 44% af sætaframboði og WOW air með 34% af sætaframboði. Erlendu félögin voru samtals með 21% sætaframboðs. Með hvarfi WOW air af markaðnum hefur sætaframboð minnkað verulega og mun koma í ljós þegar fram líða stundir hver langtíma áhrif þess verða á flug og flugtengda starfsemi á Íslandi.

Neðangreind tafla dregur saman þróun í fjölda flugfélaga sem flugu til Íslands á milli áronna 2008 og 2018 (farþegaflug):

Flugfélag	2008 sumar	2018 sumar	2008 (allt) árið	2018 (allt) árið	
Adria Airways		X			
Air Baltic		X			
Air Greenland				X	
Air Iceland Connect				X	
American Airlines		X			
Atlantic Airways				X	ekki hásumar
Air Atlanta Icelandic	X				
Air Berlin Plc & Co, Luftverke	X				
Air Iceland	X				
Astraeus Ltd			X		Flaug í 8 mánuði
Austrian Airlines	X	X			
Blue Line SAS	X				
British Airways				X	Flaug jan.-mars 2008
Czech Airlines		X			
Delta				X	2019 aðeins sumarið
EasyJet				X	
Deutsche Lufthansa AG	X			X	
Edelweiss Air AG	X	X			
Eurowings		X			
Finnair				X	
Futura Internatioinal Airways			X		Flaug í 9 mánuði
Germania		X			
Germanwings GmbH	X				
Globus		X			
Hello AG			X		Flaug í 9 mánuði
Iberia Express		X			
Icelandair ehf.			X		
Luxair		X			Leiguflug
Norwegian				X	
Primera Air			X	X	
Scandinavian Airlines System			X	X	
Swiss International Airlines	X				

ThomsonFly				X	Leiguflug
Travel Service			X	X	Leiguflug
Transavia		X			
United Airlines		X			
Vueling			X	X	Flogið í 8 mánuði '18
Wizz Air				X	
WOW Air				X	

Ekki eru talin félög með færri en 12 leggi yfir árið

Tafla 1: Fjöldi flugfélaga sem flugu til Íslands á milli árunna 2008 og 2018 (farþegaflug).

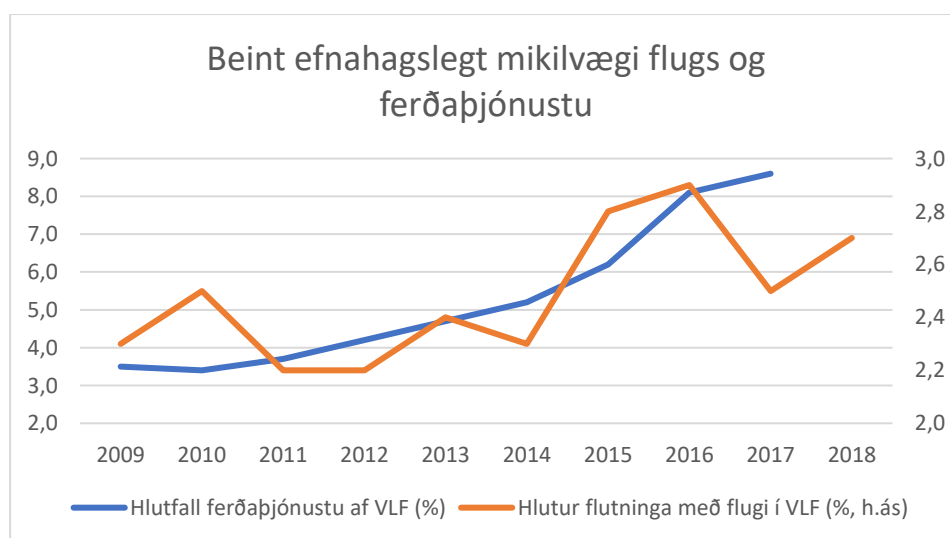
Ljóst er að þessi mikla aukning í flugi hefur haft mikil áhrif á íslenskt atvinnulíf og almenning á Íslandi og er einn af þeim þáttum sem hefur þýðingu fyrir lífsgæði á Íslandi. Sumarið 2018 var flogið til yfir 90 áfangastaða frá Íslandi og er það með því mesta sem gerist á evrópskum flugvöllum, sérstaklega þegar litið er til smæðar landsins.

Mikið og öflugt flug hefur afar jákvæð áhrif á atvinnulífið. Ekki eingöngu gerir það fyrirtækjum með alþjóðlega starfsemi auðvelt að ferðast til og frá landinu heldur skiptir flugið miklu máli fyrir flutning á vörum bæði fyrir inn- og útflutning. Að auki eykur fjöldi ferða og áfangastaða möguleika Íslendinga til að ferðast til útlanda.

Innlandsflug er einnig mikilvægur hlekkur í flugi á Íslandi. Innanlandsflugið er þýðingarmikill samgöngumáti fyrir Íslendinga og skiptir miklu máli fyrir atvinnulífið og almenning þegar kemur að tengingum fjölmennra þéttbýlisstaða á landsbyggðinni við höfuðborgina. Tvö flugfélög stunduðu áætlunarflug innanlands árið 2018. Rekstur þeirra hefur verið þungur.

2.1 Umfang flugs í vergri landsframleiðslu og útflutningi

Árið 2018 var flug sem hlutfall af vergri landsframleiðslu (VLF) 2,7% en var 2,3% árið 2009, sem er hófleg aukning. Á sama jókst VLF um 29,4%. Sjá hér að neðan mynd sem sýnir mikilvægi flugs og ferðaþjónustu í VLF.

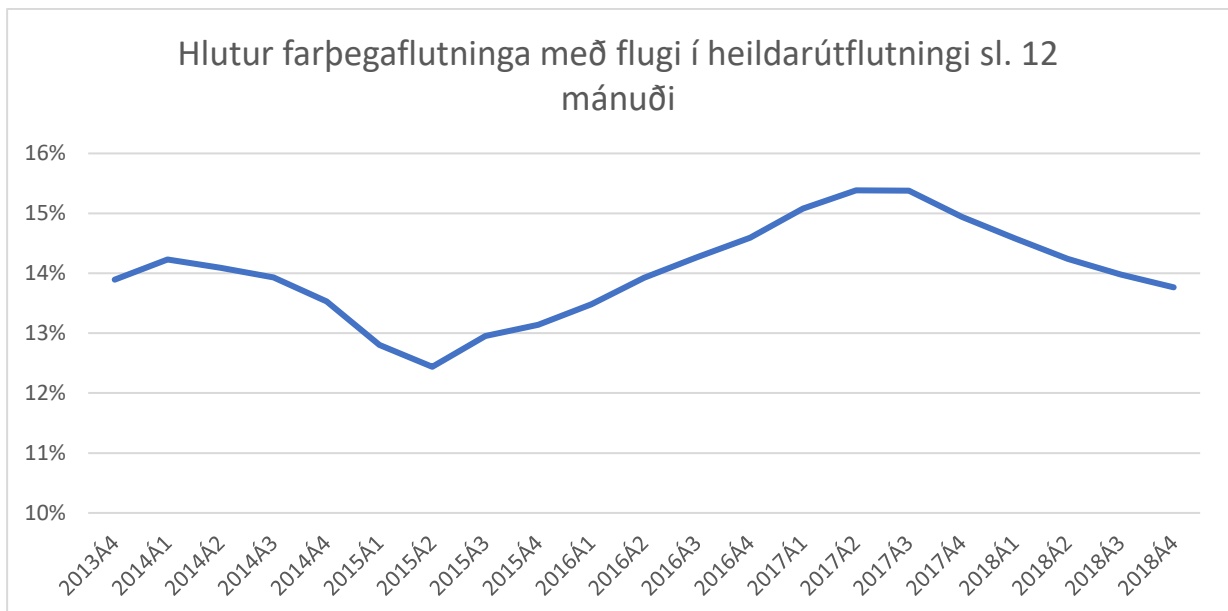


Mynd 1: Hlutfall ferðaþjónustu af VLF og hlutfur flutninga með flugi í VLF.

Heimild: Hagstofa Íslands.

(https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Atvinnuvegir/Atvinnuvegir__ferdathjonusta__ferdainadur__ferdainadur/SAM08008.pxps)

Flug og ferðaþjónusta er í dag stærsta útflutningsgrein Íslands og nemur um 39% af útflutningsverðmætum þjóðarbúsins. Gjaldeyrstekjur af ferðaþjónustu og flugi námu um 520 milljörðum króna árið 2018. Af þeim voru 189 milljarðar króna vegna frakt- og farþegaflutninga íslensku flugfélaganna eða 14% af heildarútflutningi. Hafa verður í huga að gjaldþrot WOW air mun hafa áhrif til lækkunar en þrátt fyrir það verður flug áfram mikilvægur þáttur í útflutningi Íslendinga. Einnig verður ekki komist hjá því að horfa til óbeinna áhrifa flugþjónustu en eins og gefur að skilja koma langflestir ferðamenn hingað til lands með flugi. Eftirfarandi mynd sýnir þróun flugs í heildarútflutningstekjum síðustu ár.



Mynd 2: Hlutur farþegaflutninga með flugi af útflutningstekjum.

Flugrekstur hefur víðtæk áhrif á íslenskt efnahagslíf en þau áhrif hafa aukist töluvert á undanförunum árum. Í töflunni hér fyrir neðan má sjá að vinnsluvirði fyrirtækja í flugrekstri nam 113.000 milljónum króna á árinu 2017 sem er síðasta rekstrarárið sem birtist í ársreikningum fyrirtækja. Er þetta reiknað út frá vinnsluvirði fyrirtækja í flugrekstri og framleiðslumargfaldara og reiknuð voru bein, óbein og afleidd áhrif flugrekstursins. Eftir að tekið hefur verið tillit til óbeinna og afleiddra áhrifa leggur flugrekstur í heild sinni 349.388 milljón krónur til hagkerfisins. Umsvif flugrekstrar nema því 13,4% af landsframleiðslu ef miðað er við árið 2017.

	<u>Bein Áhrif</u>	<u>Óbein Áhrif</u>	<u>Afleidd áhrif</u>	<u>Heildaráhrif</u>
<u>Alþjóðaflugfélög</u>	75.432	65.476	73.849	214.756
<u>Leigu- og fraktflug</u>	11.528	10.007	11.286	32.821
<u>Flugvallarstarfsemi</u>	34.136	29.630	33.419	97.186
<u>Innanlandsflug</u>	1.624	1.410	1.590	4.625
<u>Samtals</u>	122.720	106.523	120.145	349.388

Tafla 2: Vinnsluvirði fyrirtækja í flugrekstri 2017.

Ef framlag WOW air árið 2017 er tekið út eru heildaráhrif flugreksturs 321.711 m.kr. eða 12,3% af VLF árið 2017. Niðurstöður sambærilegrar greiningar Oxford Economics árið 2011 á efnahagslegum áhrifum gáfu til kynna að flugrekstur stæði undir um 6,6% af landsframleiðslu (Oxford Economics, 2011).

3. Flug á Íslandi

Flug á Íslandi hefur gerbreyst hvort sem litið er til þess tíma er atvinnuflug hófst árið 1937, aftur til ársins 1945 þegar millilandaflug hófst eða ársins 1948 þegar flugfélögin fóru að fljúga til Bandaríkjanna. Á ýmsu hefur gengið á síðustu áratugum. Flugfélög hafa komið og farið, sameiningar hafa átt sér stað og ríkið hefur hlaupið undir bagga á erfiðum tímum. Þrátt fyrir þetta hafa metnaðarfull markmið og frumkvæði ávallt einkennt flugsöguna hér á landi. Flugíð hefur einkennst af framsýnum og metnaðarfullum frumkvöðlum sem hafa sýnt í verki eldmóð og áhuga á uppbyggingu flugrekstrar. Lengsti samfelldi áætlunarflugrekstur á Íslandi hefur verið í höndum Icelandair og forvera þess. Einn af forverum þess, Flugfélag Akureyrar (sem síðar varð Flugfélag Íslands) var stofnað árið 1937.

Flug frá Íslandi hefur um áraraðir verið mun umfangsmeira en heimamarkaðurinn einn hefur getað staðið undir. Megin ástæða þess er hugmyndafræði stjórnenda Loftleiða að hagnýta Ísland sem skiptistöð fyrir farþegaflug milli Evrópu og Ameríku. WOW air nýtti sér einnig þessa viðskiptahugmynd.

3.1 Millilandaflug – tenging tíðni og fjölgunar ferðamanna

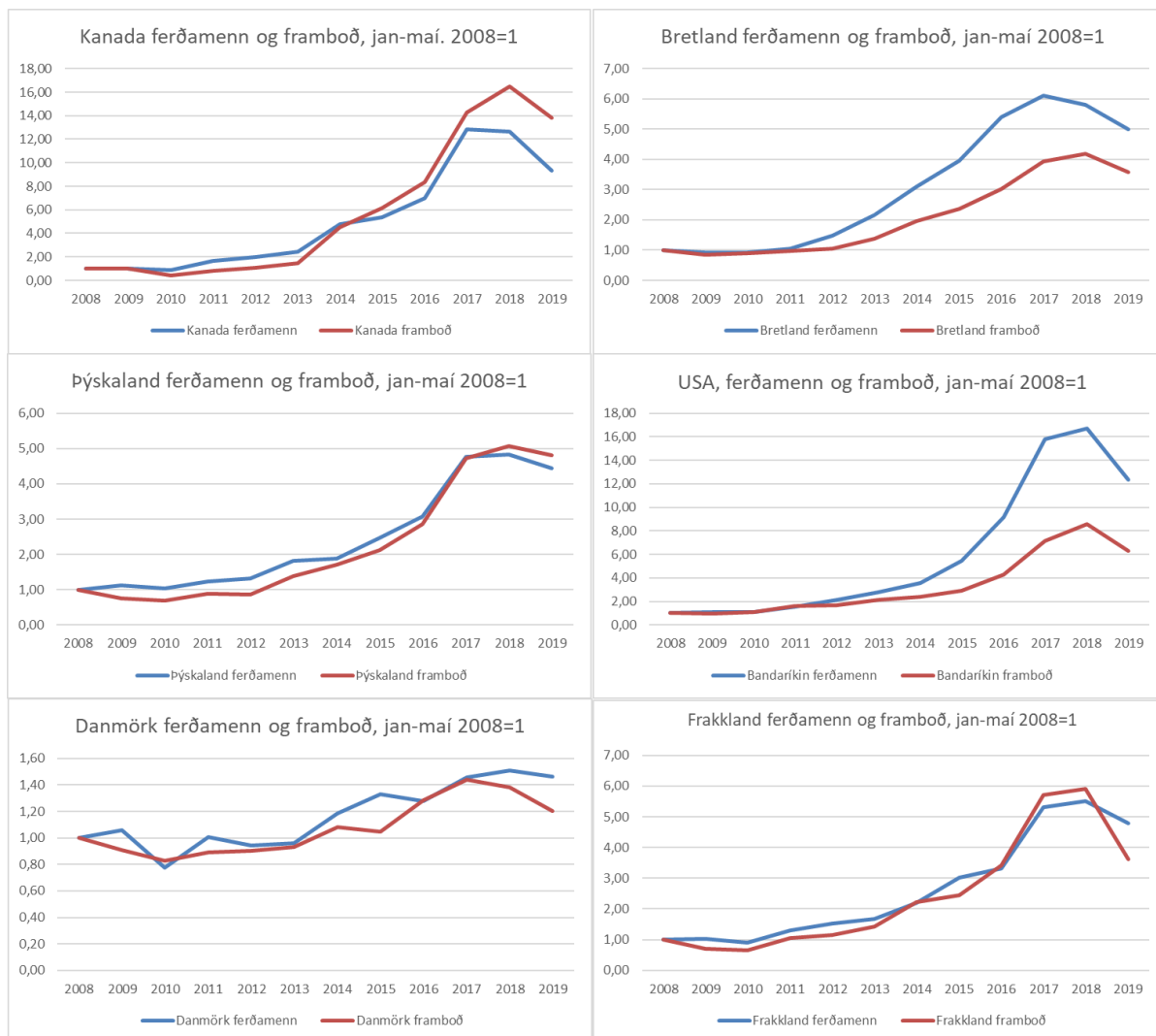
Á meðfylgjandi yfirliti sést hvernig þróun sætaframboðs frá nokkrum löndum hefur verið og á sama tíma þróun ferðamanna frá þeim löndum. Með þessu er skoðað hvort tenging sé á milli sætaframboði og fjölda ferðamanna sem kemur frá hverjum stað.



Mynd 3: Þróun sætaframboðs og ferðamanna fjölda frá Kanada, Bretlandi, Þýskalandi, Bandaríkjunum, Danmörku og Frakklandi á árunum 2008 til 2018.

Ekki er hægt að segja að tíðni sé eini þátturinn sem hefur áhrif á fjölda ferðamanna, samspilið er flóknara en svo. Þættir sem hafa áhrif eru verðlag, kynning á landinu, fréttir af því og það hversu „vinsælt“ Ísland er á hverjum tíma. Ljóst er að samband tíðni og fjölda ferðamanna er nokkuð sterkt fyrir þessi lönd sem hér eru að ofan.

Ef litið er til þess sem af er árinu þ.e janúar til og með maí 2019 og það borið saman við fyrri ár sjást eftirfarandi myndir:

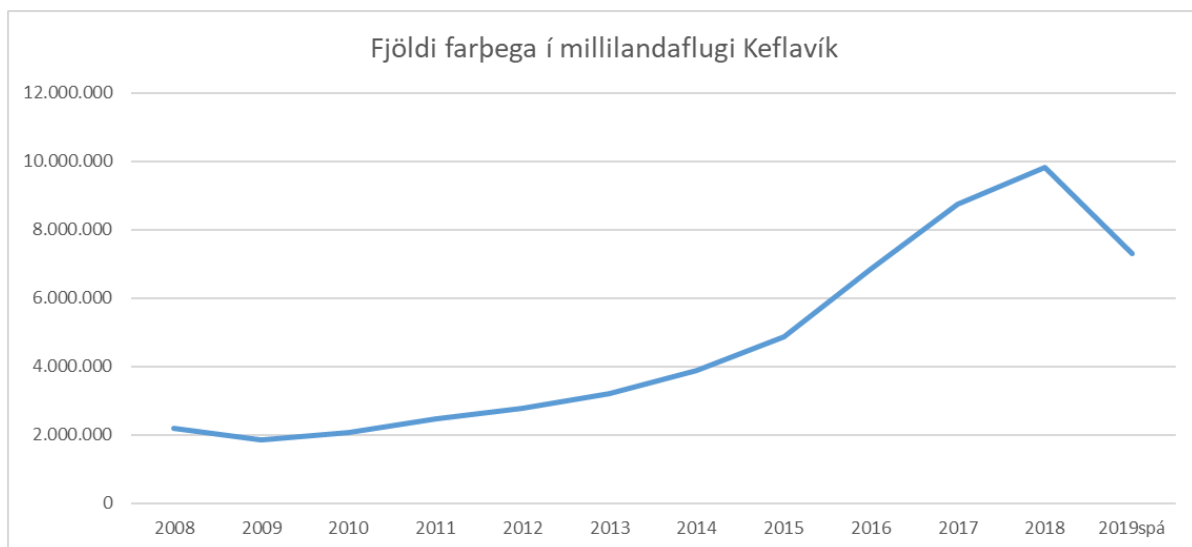


Mynd 4: Þróun sætaframboðs og ferðamannaþjöldu frá Kanada, Bretlandi, Þýskalandi, Bandaríkjunum, Danmörku og Frakklandi janúar til maí á árunum 2008 til 2018

Aftur er samband milli tíðni og fjölda ferðamanna sterkt og virkar það í báðar áttir þ.e fjöldi ferða skapar tækifæri fyrir ferðamenn að koma til Íslands og fleiri ferðamenn styrkir grunn fyrir fleiri ferðir.

3.1.1 Farþegaflug til og frá landinu

Eins og fram hefur komið hefur flug til og frá Íslandi aukist verulega á allra síðustu árum. Fjöldi áfangastaða, ferðatíðni og fjöldi flugfélaga hefur aukist verulega. Íslensku félögin uxu hratt en eftir fall WOW air hefur dregið úr vextinum þótt Icelandair hafi í kjölfarið aukið framboð sitt. Erlendu félögin hafa ýmist bætt við eða dregið úr tíðni og sætaframboði. Spár gera ráð fyrir því að farþegum árið 2019 fækki um 34% frá fyrra ári og að farþegafjöldi sem fer um Keflavíkurlugvöll verði um 7,3 milljónir. Fækkunin orsakast að mestu af gjaldþroti WOW air. Erfitt er að sjá fyrir hversu varanleg þessi fækkun verður en viðbrögð annarra flugfélaga varðandi sætaframboð mun hafa þýðingu.

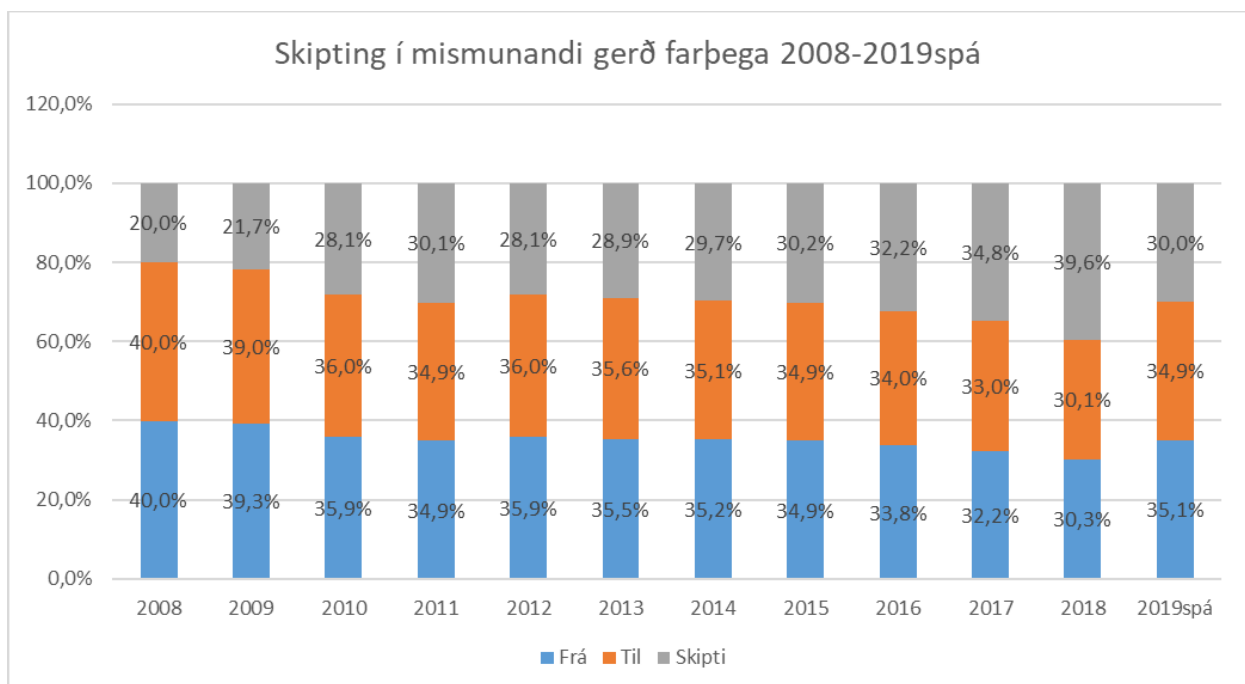


Mynd 5: Farþegafjöldi í millilandaflugi um Keflavíkurlugvöll 2008 til 2019 (spá).

Eins og að framan greinir má skipta farþegum í alþjóðaflugi um Keflavíkurflugvöll í þrjá flokka:

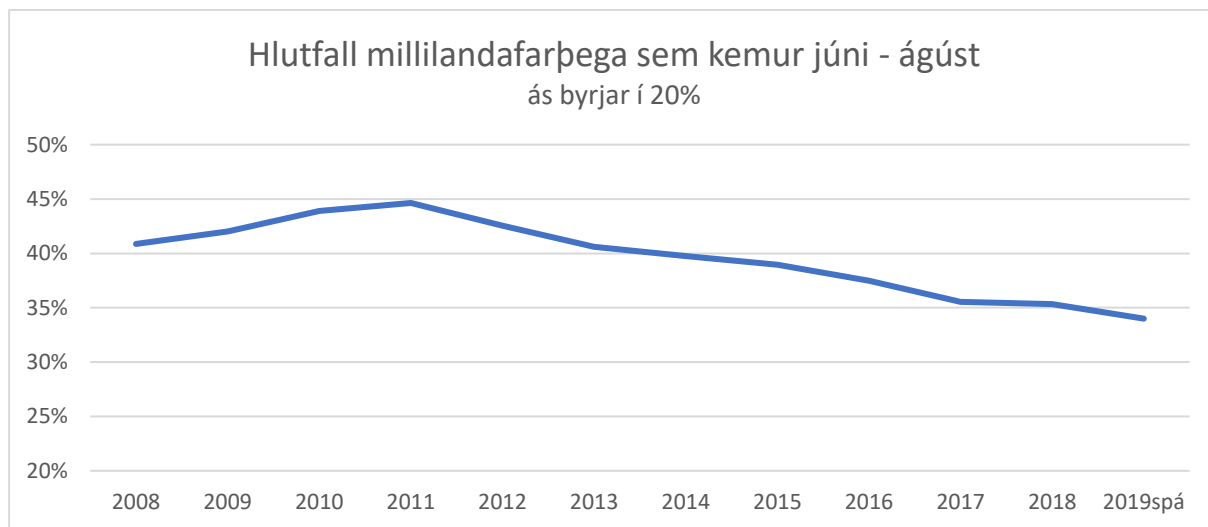
- Farþegar til Íslands – ferðamenn á leið til Íslands
- Farþegar frá Íslandi – Íslendingar og erlendir ríkisborgarar á leið til útlanda
- Farþegar um Ísland – tengifarþegar á leið yfir N-Atlantshafið

Hér að neðan sést yfirlit yfir hvernig farþegar sem fara um Keflavíkurflugvöll hafa skipst undanfarin ár. Spáin fyrir árið 2019 sýnir að hlutfall tengifarþega verði svipað og áður en WOW air hóf flug sitt til Bandaríkjanna. Samsetning farþega hefur áhrif bæði hvað varðar ferðaþjónustuna og áherslur í uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli.



Mynd 6: Skipting farþega um Keflavíkurflugvöll 2008 til 2019 (spá).

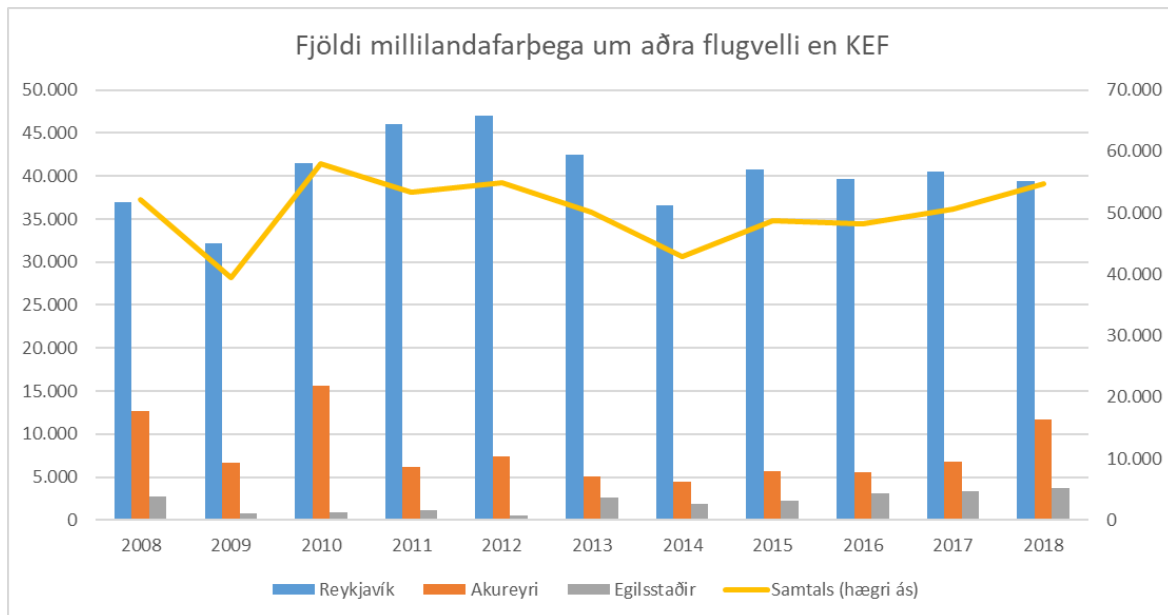
Alþjóðaflug á Íslandi hefur einkennst af mikilli árstíðarsveiflu sem má rekja til þess að lengi framán af laðaði Ísland fyrst og fremst að ferðamenn sem höfðu áhuga á að ferðast um landið á sumrin. Síðustu árin hefur það verið sameiginlegt átak margra aðila að draga úr árstíðarsveiflu í flugi og ferðapjónustu til og frá landinu. Eins og neðangreind mynd sýnir hefur nokkur árangur náðst í því, ekki síst með aukinni áherslu á vetrarferðamennsku á Íslandi. Spáð er að smávægilegt bakslag verði í þessari þróun árið 2019 og hlutfall farþega í júní – ágúst verði nær 34%.



Mynd 7: *Hlutfall millilandafarþega júní – ágúst 2008 til 2019 (spá).*

Með jafnari dreifingu farþega yfir árið næst betri nýting í afkastagetu Keflavíkurflugvallar og flugfélaganna. Ekki verður sama þörf á að byggja upp fyrir þá miklu hámarkstoppa sem hafa verið í kringum sumartímenn. Sveiflur minnka einnig mannaflapörf og tækjakaup sem almennt ætti að auka arðsemi flugvallarins og fyrirtækja í flugi og flugtengdri þjónustu.

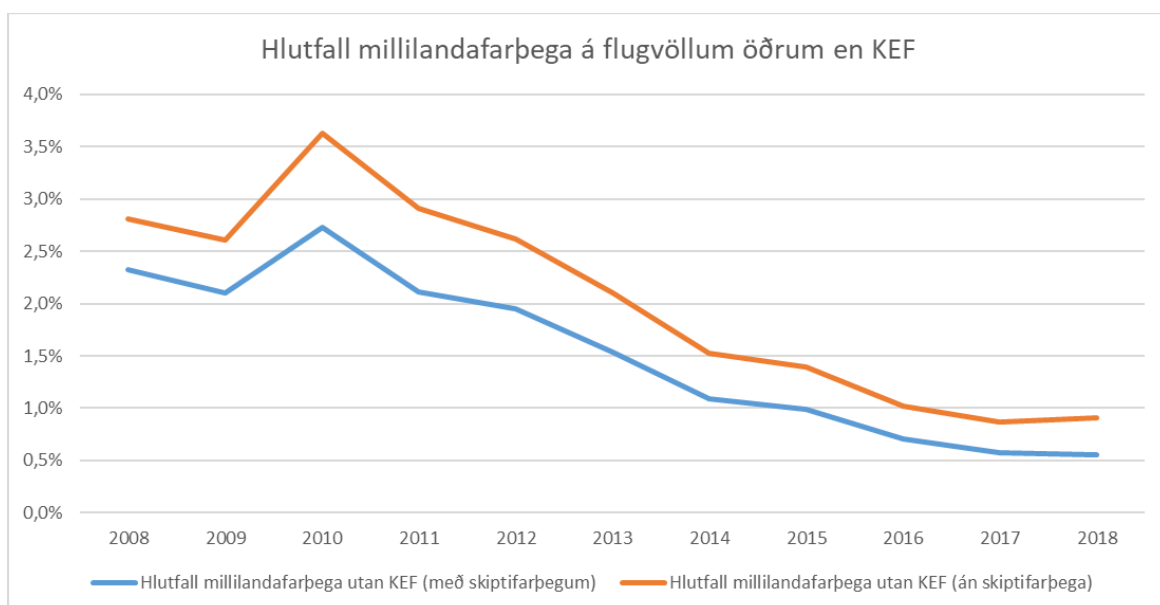
Rétt er að hafa í huga að millilandaflug á Íslandi fer ekki eingöngu í gegnum Keflavík heldur einnig um aðra flugvelli. Langstærstur hluti farþega fer þó um Keflavík en í litlu mæli hefur verið flogið til annarra landa frá Reykjavík, Akureyri og Egilsstöðum. Frekar lítil breyting hefur verið á alþjóðlegu flugi síðustu ár á þessum flugvöllum eins og neðangreind mynd sýnir.



Mynd 8: Fjöldi millilandafarþega um aðra flugvelli en Keflavíkurflugvöll 2008 til 2018.

Farþegafjöldinn um þessa flugvelli jókst um 5% á tímabilinu 2009 til 2018. Mestur fjöldi var árið 2010 þegar flogið var á vegum Iceland Express til Akureyrar. Lítilsháttar millilandaflug verður til Akureyrar sumarið 2019.

Erfitt hefur reynst að byggja upp millilandaflug til annarra flugvalla en Keflavíkurflugvallar en heimamarkaður á þeim stöðum er mjög smár. Neðangreind mynd sýnir hlutfall millilandafarþega á öðrum flugvöllum miðað við heildarfjölda farþega en hlutfallið hefur minnkað síðustu ár á sama tíma og mjög mikill vöxtur hefur verið í flugi frá Keflavík. Eins og sést á myndinni var hlutfall millilandafarþega á öðrum flugvöllum en Keflavík innan við 1% á árinu 2018, hvort sem tengifarþegar eru taldir með eða ekki.



Mynd 9: Hlutfall millilandafarþega utan Keflavíkurflugvallar 2008 til 2018.

Þrátt fyrir að fjöldi þeirra millilandafarþega sem fljúga á aðra flugvelli en Keflavík sé ekki mikill er ljóst að þessir farþegar eru kærkomin búbót fyrir fyrirtæki og samfélagið á viðkomandi svæði, auk þess sem aukið framboð af beinu flugi eykur ferðamöguleika fyrir íbúa svæðisins.

3.1.2 Staða millilandaflugs á Keflavíkurlflugvelli

Staða millilandaflugs á Íslandi er almennt séð sterk og umsvif þess verulega meiri en stærð heimamarkaðarins stendur undir, sem má rekja til þeirra áhrifa sem tengifarþegar á flugi yfir Norður Atlantshafið hafa á framboð af flugi.

Millilandaflug á Ísland hefur marga styrkleika en þeir eru m.a. eftirfarandi:

- Lega Íslands mitt á milli Evrópu og Bandaríkjanna gerir Ísland að góðum tengistað fyrir farþega á leið yfir hafið. Það þýðir að ferðatími flugfarþega sem skipta um flug á milli heimsálfanna tveggja er vel samkeppnishæfur samanborið við flugvelli í Evrópu og Bandaríkjunum. Þessi staðsetning hefur gert mögulegt að byggja upp tengiflugvöll í Keflavík sem hefur aukið ferðatíðni og fjölda áfangastaða sem sinnt er frá KEF.
- Ísland er spennandi áfangastaður og hefur dregið að mikið af ferðamönnum síðustu ár. Þetta hefur ýtt undir aukið sætaframboð hjá innlendum og erlendum flugfélögum.
- Menntunarstig á Íslandi er hátt og aðgengi að flugmenntuðu fólki er gott (flugmenn, flugvirkjar, flugþjónar, flugumferðarstjórar).
- Keflavíkurlflugvöllur er opin allan sólarhringinn alla daga ársins sem er umfram opnunartíma margra stærri alþjóðaflugvalla í nágrenni löndum. Til dæmis eru margir þýskir flugvellar lokaðir hluta sólarhringsins.
- Nægt landrými er til áframhaldandi uppbyggingar Keflavíkurlflugvallar.

Veikleikar millilandsflugs á Íslandi í Keflavík eru meðal annars:

- Fáir aðilar veita þjónustu á Keflavíkurlflugvelli. Með þjónustu er m.a. átt við farþegaafgreiðslu, fraktafgreiðslu, framleiðslu á mat fyrir flugvélar o.s.frv. Samanburður við erlenda flugvelli sýnir að verðlag á þessari þjónustu í Keflavík er hátt.
- Upplýsingakerfi hins opinbera eru stutt á veg komin þegar kemur að stafrænni tækni t.d. er varðar tollamál og farþegalista.
- Keflavíkurlflugvöllur er skipulagður fyrst og fremst út frá „narrow body“ flugvélum og er því með takmarkaða aðstöðu fyrir breiðþotur sem takmarkar flug til t.d. Asíu. Almennt séð býður Keflavíkurlflugvöllur ekki upp á aðstöðu fyrir Asíuflug sem getur t.d. þýtt að farþegar án Schengen vegabréfsáritunar geta verið fastir á Keflavíkurlflugvelli ef tafir verða á flugi.
- Launakostnaður á Íslandi er almennt hár í alþjóðlegum samanburði. Á það bæði við um flugstéttir og aðrar stéttir.
- Sveiflur í gengi og háir vextir á Íslandi gerir rekstur félaga í alþjóðlegum rekstri erfiðan.

Þessi atriði og önnur leiða til þess að aðilar sem stunda farþegaflug og að stórum hluta fraktflug horfast í augu við nokkrar ógnanir sem geta haft neikvæð áhrif. Meðal helstu ógnana eru:

- Ný flugvélatækni, sem fjallað verður um síðar, sem býður meðal annars upp á minni flugvélar með aukinni langdrægni, getur ógnað Keflavíkurlflugvelli sem skiptistöð og dregið úr umfangi tengiflugs.
- Áhugi á Íslandi sem ferðamannastað getur minnkað sem dregur úr áhuga flugfélaga á því að fljúga til Íslands.
- Mikil alþjóðleg samkeppni er í flugi, meðal annars í verðlagi og gildir þetta um flugfélög, flugvelli og áfangastaði.
- Strangari kröfur (flugvernd) sem oft á tíðum eru ekki þær sömu í Bandaríkjunum og ESB sem eykur kostnað og minnkar skilvirkni. Þetta getur sérstaklega haft áhrif á skilvirkni Keflavíkurlflugvallar sem skiptistöðvar
- Skortur á vinnuafli vegna smæðar markaðar og þá sérstaklega skortur á sérmenntuðu flugfólki.
- Auknar kröfur í umhverfismálum geta aukið kostnað og dregið úr skilvirkni.
- Breytt viðhorf almennings til umhverfissjónarmiða og mengunar í flugi en aukin umræða hefur verið síðustu misseri um neikvæð áhrif flugs á loftslagsmál og svokallað „flugviskubit“. Getur þetta leitt til þess að eftirspurn eftir flugi dragist saman.
- Takmörkun á aðgengi á öðrum flugvöllum (slot) sem gerir erfiðara að fá þá tíma sem nauðsynlegir eru til að tenging flugvéla í Keflavík gangi upp.
- Veður (sérstaklega um vetur) getur haft áhrif á skilvirkni í Keflavík eins og nokkur dæmi síðustu ára hafa sýnt.

Þrátt fyrir fyrrnefndar ógnanir eru jafnvel sömu atriði tækifæri fyrir flug til og frá landinu. Eftirfarandi má nefna sem tækifæri fyrir millilandaflug í Keflavík:

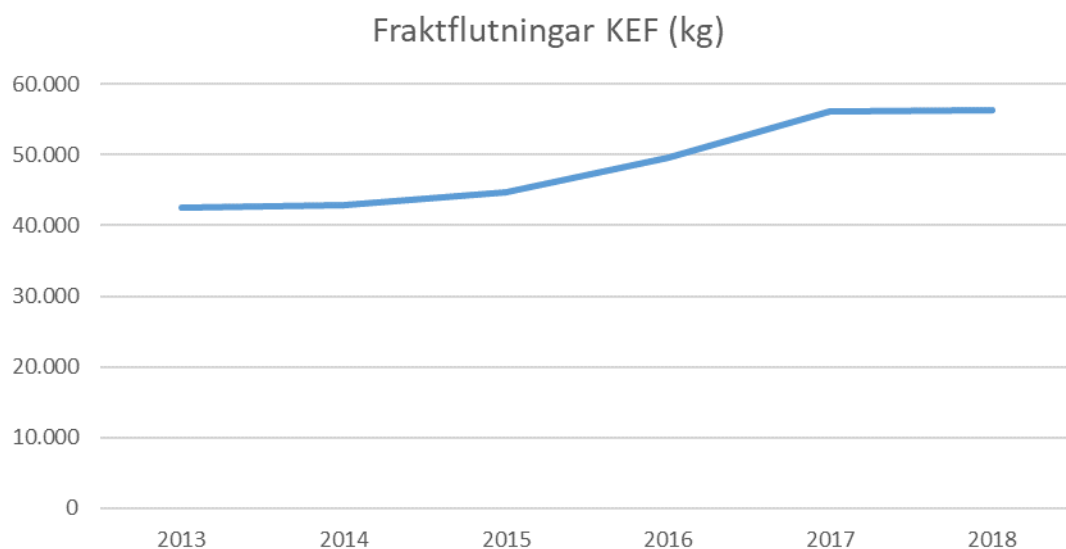
- Lega Íslands er áfram mikill styrkur fyrir millilandaflugið. Tenging milli Evrópu og Bandaríkjanna hefur skilað góðum árangri. Einnig liggja tækifæri í að skoða tengingar við nýja markaði í Asíu.
- Mikið landsvæði er til uppbyggingar í Keflavík og ætti ekki að hamla framtíðarvexti þar.
- Ný flugvélatækni (aukin langdrægni) gerir kleift að fljúga til fjarlægari staða frá Keflavík og auka þannig tengimöguleika og opna nýja markaði.

3.2 Fraktflug til og frá landinu

Til viðbótar við alþjóðlegt farþegaflug skiptir fraktflug miklu máli fyrir atvinnulíf á Íslandi. Í tilviki sjávarútvegs skiptir fraktflug miklu máli, meðal annars fyrir ferskfiskútflutning og fiskeldi. Verðmæti sjávarafurða sem fluttar eru út með flugi er um 18,5% af heildarverðmæti veidds fisks en magnið er einungis 8,5% af veiddu magni. Einnig skiptir fraktflug talsverðu máli fyrir íslensk hátæknifyrirtæki. Innflutningur skiptir miklu máli fyrir hraðflutninga og margvíslegan innflutning til landsins á meðal annars ferskvöru, varahlutum og annarri tímaviðkvæmri vöru.

Fraktflug til og frá Íslandi fer fram bæði í fraktvélum og farþegavélum. Icelandair er umsvifamest í fraktflutningi með farþegavélum. Tveir flugrekendur fljúga fraktvélum til og frá landinu, Icelandair Cargo með tvær Boeing 757 fraktvélar og Bluebird Nordic með eina Boeing 737 fraktvél. Fraktflutningar með erlendum flugfélögum eru takmarkaðri en með íslensku heimafélögum. Fraktrými þeirra er þó þýðingarmikið og tengist inn á marga áhugaverða markaði.

Fraktflutningar í Keflavík hafa aukist talsvert síðustu ár og jukust meðal annars um 33% milli árana 2013 og 2018. Nokkru minni umsvif hafa verið í fraktflutningum það sem af er ári 2019 sem tengist minna framboði vegna brotthvarfs WOW air.



Mynd 10: Þróun fraktflutninga um Keflavíkurflugvöll 2013 til 2018.

Ef litið er fram á veginn má vænta þess að tegund þeirra véla sem verður flogið í farþegaflugi muni hafa áhrif á þróun fraktflutninga. Stærri farþegaflugvélar með mikla flutningsgetu eru kostur fyrir fraktflutninga vegna aukins rýmis og oft eru gámar notaðir í stærri vélum sem yfirleitt tryggja betri meðhöndlun og auka skilvirkni. Þannig má nefna að Airbus 330 vélar WOW air sköpuðu ný tækifæri í fraktflutningum. Gera má ráð fyrir að þegar Icelandair hættir rekstri Boeing 757 flugvéla minnki möguleikar á fraktflugi með farþegavélum þar sem arftakar þeirra munu bera minni frakt.

Rekstur sérstakra fraktflugvéla hefur byggst á hraðflutningum og hefur ójafnvægi í inn- og útflutningi reynst erfitt í rekstri vélanna. Kostur við farþegavélar er að fraktin er viðbót við tekjur af farþegum en er sjaldnast undirstaða flugsins. Því getur uppbygging á leiðakerfi fyrir farþegaflug nýst vel fyrir fraktflutninga. Reikna má með að þróun á umfangi í rekstri fraktflugvéla á Íslandi mun taka mið af þróun afkastagetu í fraktflutningum með farþegavélum.

Aðstaða og skilvirkni í Keflavík eru lykilatriði þegar kemur að því byggja frekar upp fraktflug og styðja við það. Þegar rætt var við fraktflytjendur kom fram það álit að fraktflug hefði hlotið litla athygli frá Isavia síðustu ár, væntanlega vegna mikils vaxtar í farþegaflugi og þrýstings á að sinna þeim vexti með stækkunum og breytingum.

Ef litið er til samantektar um styrkleika og veikleika eru mörg atriði sameiginleg með farþegaflugi en nokkrir til viðbótar eiga aðeins við um fraktflugið.

Nokkrir helstu styrkleikaþættir eru:

- Öflug leiðakerfi fyrir farþegaflug nýtast vel fyrir frakt.
- Samþætting leiðakerfa farþegaflugs og fraktvéla.
- Nálægð við miðin gefur tækifæri á að koma ferskum fiski hratt á markað. Einstakt tækifæri að nýta leiðakerfi farþegaflugvéla.

Nokkrir helstu veikleikar eru:

- Fákeppni þjónustuaðila á flugvællinum.
- Lítil áhersla á fraktflug hjá Isavia.
 - Aðstöðuleysi og óskilvirkni.
 - Úthlutun á stæðum tekur oft ekki tillit til sérþarfa fraktflugs.
- Óskilvirkir ferlar í tolla- og flutningsmálum.

Þessi atriði og önnur leiða til þess að fraktflug horfist í augu við nokkrar ógnanir sem geta haft neikvæð áhrif:

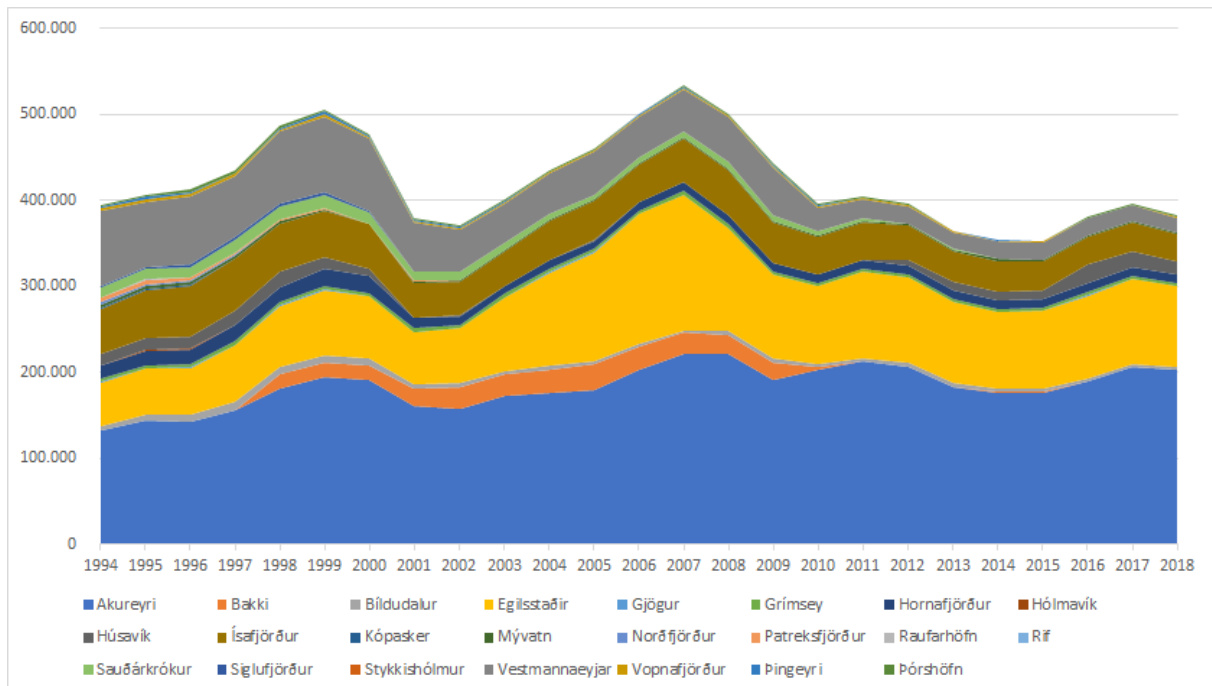
- Frakt verði ekki hluti af áherslum Isavia til framtíðar.
- Óhentugari flugfloti í farþegaflugi dregur úr flutningsgetu.
- Samdráttur hjá heimafélögum dregur úr flutningsgetu.
- Bætt kælitækni leiði til þess að meira fari í fraktskip. Hraðleið fraktskipa til Evrópu og Bandaríkjanna oftar í viku.

Þrátt fyrir umræddar ógnanir eru einnig ýmis tækifæri til staðar, en nefna má eftirfarandi atriði:

- Stutt er á miðin og tækifæri í að nýta fraktflutninga til að koma fisk fljótt á markað.
- Fiskeldi er ört stækkandi markaður.
- Betri staðsetning vöruhúsa gæti aukið skilvirkni í Keflavík.
- Aukin notkun opinberra aðila á stafrænni tækni mun auka skilvirkni og bæta þjónustu.
- Aukin netviðskipti hafa aukið þörf fyrir flugfrakt.
- Nýta má farþegaflug enn betur til fraktflutninga.
- Tækifæri eru á Asíumarkaði ef beint flug þangað hefst.

3.3 Innanlandsflug – farþegaflug og fraktflug

Innanlandsflugið er þýðingarmikill samgöngumáti fyrir Íslendinga og skiptir miklu máli fyrir atvinnulífið og almenning þegar kemur að tengingum fjölmennra þéttbýlisstaða á landsbyggðinni við höfuðborgina.



Mynd 11: fjöldi farþega eftir flugvöllum frá 1994 til 2018.

Fjöldi farþega í innanlandsflugi á síðustu áratugum hefur gengið í sveiflum, sbr. mynd 11 hér að framan. Innanlandsflugið var gefið frjálst 1997 og í kjölfarið var mikill uppgangur með tilkomu Íslandsflugs inn á markaðinn. Í kjölfar erfðileika í efnahagsmálum upp úr aldamótum var aftur samdráttur sem að lokum varð til þess að Íslandsflug dró sig úr innanlandsfluginu. Frá 2002 var aftur uppgangur samhliða góðari sem endaði með hruni 2008. Þá sló á eftirspurnina með opnun Landeyjahafnar sama ár auk þess sem álögur voru auknar á innanlandsflugið t.a.m. með kolefnisskatti. Áætla má að um 70.000 farþega fækkun hafi verið vegna þessa. Fram til ársins 2014 fækkaði farþegum en þá tók þeim aftur að fjölga allt til ársins 2017 eða um 14,5%. Á síðasta ári fækkaði farþegum aftur og er útlit fyrir að 2019 verði aftur fækkun milli ára.

Sveiflur í farþegafjölda í innanlandsflugi má rekja til nokkurra þátta:

- Verðlagning
 - Álögur hafa aukist í viðleitni stjórnvalda og rekstraraðila við að láta innanlandsflugsamgöngukerfið standa undir sér. Því til viðbótar hafa skattar verið lagðir sérstaklega á flugið. Þeim kostnaðarauka hefur verið velt út í verðlag. Á tímabilinu 2009 til 2013 þrefölduðust til að mynda álögur vegna hækkana á lendingargjöldum, kolefnisskatti og flugleiðsögugjaldi.
 - Ósjálfbær samkeppni á markaði leiddi af sér farþegaaukningu upp úr 1997 með ódýrari fargjöldum og aukinni tíðni. Sú eftirspurn hvarf þegar samkeppnin minnkaði aftur og fargjöld hækkuðu.
 - Rannsóknir sýna að verðteygni í flugi er um 0,5-1,0 sem þýðir sem dæmi að með 10% verðhækkun verður 5-10% fækkun í fjölda farþega.
- Efnahagsástand
 - Innanlandsflugið er síðast til að aukast í uppgangi í hagkerfinu en er jafnframt eitt af því fyrsta sem er skorið niður í aðhaldi heimila og fyrirtækja þegar harðnar

á dalnum. Því verða sveiflur í innanlandsfluginu ýktari en almennt í hagkerfinu. Þá er innanlandsflugið háð atvinnugreinum eins og sjávarútvegi en t.a.m. loðnubrestur hefur bein áhrif á eftirspurnina.

- Framkvæmdir á landsbyggðinni
 - Framkvæmdir á landsbyggðinni skila fleiri farþegum í innanlandsflugi. Þannig varð merkjanleg aukning í fjölda farþega vegna framkvæmda á Austurlandi í tengslum við byggingu álvers á Reyðarfirði og Kárahnjúkavirkjunar, auk þess sem framkvæmdir á Norðausturlandi s.s. á Bakka og við Þeistareyki höfðu í för með sér aukna eftirspurn.
- Erlendir ferðamenn
 - Erlendum ferðamönnum hefur fjölgað í innanlandsflugi og er talið að þeir séu um 20% af farþegafjöldanum. Það er þó eins með erlenda ferðamenn í innanlandsfluginu og innlenda markaðinn að eftirspurnin kemur seint inn og er fljót út aftur. Þá hefur samsetning ferðamanna sem koma til landsins jafnframt áhrif en þeir ferðamenn sem fara sparlega með fé eru ólíklegir til að nýta sér innanlandsflugið. Sá hópur hefur einkennt þá aukningu sem hefur verið í fjölda ferðmanna á síðastliðnum árum.
- Niðurgreiddar almenningssamgöngur
 - Frá árinu 2012 hefur Strætó fengið styrki úr ríkissjóði og niðurgreitt samgöngur í samkeppni við flugið.
- Samgöngur á láði og legi
 - Styttning á ferðatíma með bíl dregur úr eftirspurn eftir flugi upp að ákveðnu marki. Hvalfjarðagöngin voru t.a.m. mikil samgöngubót sem stytta ferðatíma við Norður- og Vesturland.
 - Landeyjahöfn leiddi af sér mikla fækkun farþega í innlandsflugi til Vestmannaeyja.

Flugvellir í innanlandskerfinu eru 12 og fer bæði millilanda- og innanlandsflug um nokkra þeirra eins og sést hér að neðan. Til viðbótar hefur verið innanlandsflug á Sauðárkrók og flug milli Keflavíkur og Akureyrar.

Flugvöllur	Millilandaflug	Innanlandsflug	Tíðni á dag	Flug á viku sumar 2019	Farþegar 2018
Reykjavík	Já	Já			400.044
Akureyri	Já	Já	3-5	29	202.252
Egilsstaðir	Já	Já	2-3	20	94.225
Bíldudalur		Já	0-2	7	3.014
Ísafjörður		Já	2	14	32.552
Gjögur		Já	0-1	1	184
Grímsey		Já	0-1	5	2.241
Húsavík		Já	1-2	12	14.310
Þórshöfn		Já	0-1	5	870
Vopnafjörður		Já	0-1	5	1.946

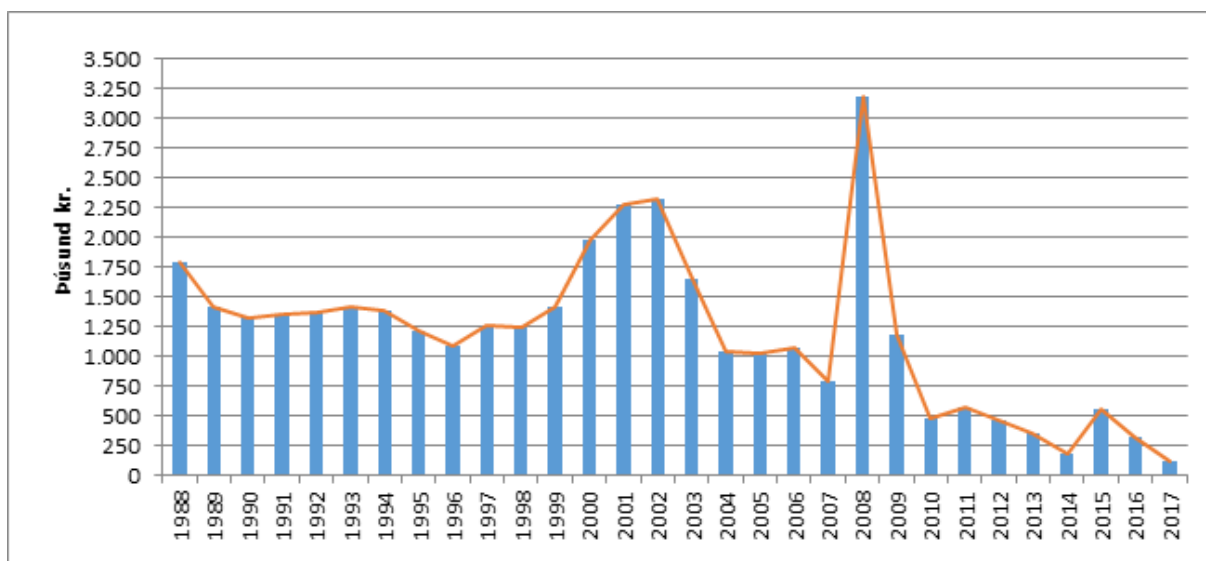
Höfn Hornafirði	Já	0-2	9	11.342
Vestmannaeyjar	Já	0-2	12	16.803

Tafla 3: Flugvellir innan innanlandskerfisins.

Afkoma í innanlandsfluginu hefur ekki verið ásættanleg hjá þeim félögum sem hafa sinnt þessari þjónustu á síðastliðnum árum. Fargjöldin og þar með tekjurnar hafa ekki staðið undir kostnaði og félögin verið rekin með tapi. Þetta hefur leitt til þess að rekstur flugfélaga sem fljúga innanlands hefur verið erfiður. Á vormánuðum 2019 lýstu stjórnendur Icelandair því yfir að rekstur Air Iceland Connect væri mjög erfiður og skoða þyrfti allar leiðir til að bæta hann. Önnur flugfélög í innanlandsflugrekstri hafa einnig átt í erfiðleikum og ljóst að rekstrarumhverfi þeirra er erfið.

Þjónustusamningur ríkisins varðandi innanlandsflug gerir ráð fyrir að ríkið greiði um 1,7 milljarða króna af rekstrarkostnaði þess en heildar kostnaður kerfisins er um 2,5 milljarðar króna. Því er um einn þriðji greiddur af notendum í formi notendagjalda líkt og kemur fram í skýrslu nefndar um innanlandsflug sem skilaði skýrslu í lok árs 2018.

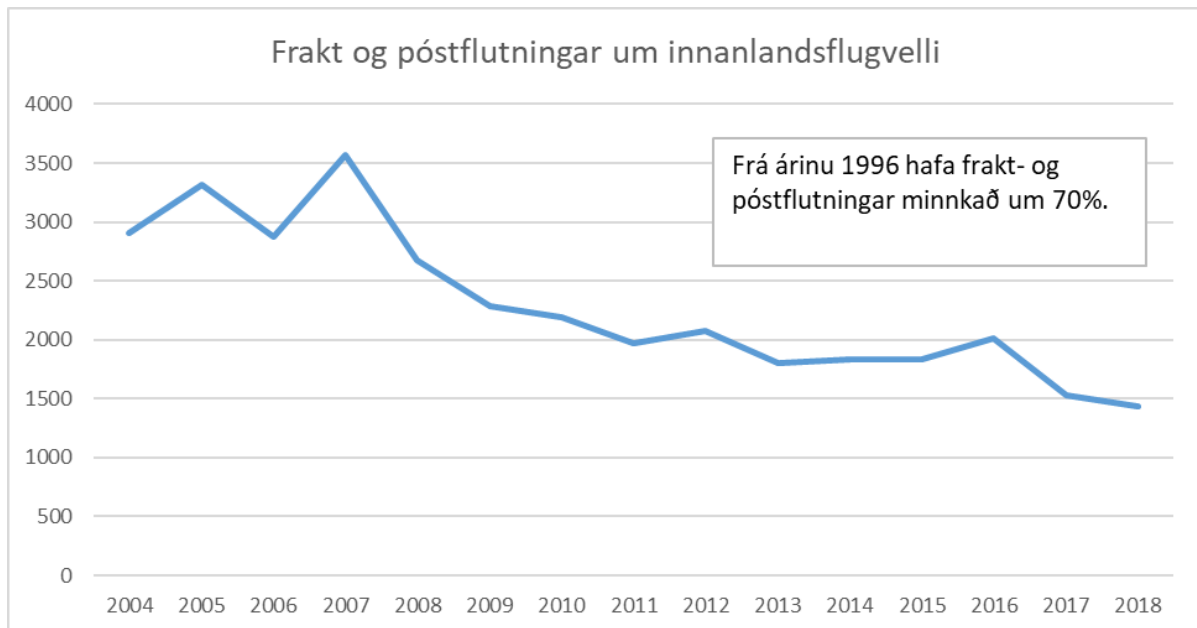
Eftir hrun árið 2008 hafa viðhald og nýframkvæmdir setið á hakanum og er áætluð uppsöfnuð viðhaldsþörf flugvalla talin vera um 2 milljarðar króna en ástandið er víða orðið óviðunandi sem hefur m.a. leytt til þjónustuskerðingar.



Mynd 12: Fjárveitingar til framkvæmda í flugi, stofnkostnaður og viðhald 1988-2017 í þúsundum kr. Heimild: Skýrsla Isavia til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins vegna 2017.

Mynd úr skýrslu innanlandsflugshópsins sýnir hversu mikið fjárframlög til framkvæmda hafa minnkað og er tekið undir að mikilvægt sé að auka þetta fjármagn aftur.

Það er ekki eingöngu að farþegum í innanlandsflugi hafi fækkað heldur hefur frakt einnig minnkað en frá árinu 2013 hefur hún dregist saman um þriðjung. Með frakt í þessum skilningi er átt við bæði hefðbundna frakt og póst.



Mynd 13: Fjöldi frakt og póstflutninga um innanlandsflugvelli 2004 til 2018.

Nokkrar ástæður geta verið fyrir þessari minnkun, svo sem almennur samdráttur í póstsendingum, fækkun flugferða innanlands og aukin samkeppni við landflutninga. Þessar breytingar á fraktflutningum ásamt erfiðri stöðu í farþegaflutningum gera stöðu innanlandsflugsins erfiða.

Í skýrslu áður nefnds hóps um innanlandsflug eru nokkrar tillögur sem styrkja eiga innanlandsflugvelli og gera innanlandsflug að hagkvæmum kosti fyrir íbúa landsbyggðarinnar. Meðal þeirra er að millilandaflugvellirnir við Keflavík, Reykjavík, Akureyri og Egilsstaði verði skilgreindir sem eitt kerfi flugvalla hvað varðar kostnaðargrunn og frá árinu 2024 sama flugvallakerfi. Farmiðar á tilteknum leiðum verði niðurgreiddir og innheimt verði þjónustugjöld á millilandaflugvöllunum til að standa straum af kostnaði við uppbyggingu kerfisins.

Þegar fjallað er um innanlandsflug verður ekki komist hjá því að kanna hvernig hægt er að tengja millilanda- og innanlandsflug og er þá átt við flutning farþega milli þessara greina. Í grunninn eru þrjár möguleikar hvað þetta varðar:

Möguleiki 1 er að halda uppsetningu eins og hún er núna, þ.e. að takmarkað sé stutt við flutning farþega milli innanlands- og millilandaflugs.

Möguleiki 2 er að auðvelda tengingu farþega verulega með ýmsum aðgerðum, s.s. flutningi farangurs, akstri milli flugvalla, einföldun tollamála o.s.frv.

Möguleiki 3 er að hafa millilanda- og innanlandsflug á einum flugvelli þ.e. í Keflavík og farþegar flytjist á milli flugs eins og milli annars tengiflugs. Til þess þarf góðar tengingar milli vallanna og auðvelt ferli fyrir farþega.

Mikilvægt er að hafa í huga að undirliggjandi verður að vera öflugt innanlandsflug með tíðni og flugáætlun sem hentar einnig millilandafluginu til þess að erlendir ferðamenn nýti sér

innanlandsflugið Þegar rætt er um hvaða leiðir er best að fara verður að horfa til þeirrar stöðu sem ríkir varðandi flugvelli og þar með hvernig hægt er að tengja þá. Eins og staðan er núna er millilandaflug í Keflavík og miðpunktur innanlandsflugs í Reykjavík. Meðan svo er verður að vinna út frá henni og reyna að bæta aðstöðu, hvað sem talið verður best að gera í framtíðinni.

Ef horft er til framtíðar er líklegt að meirihluti hagaðila telji best að hafa millilanda- og innanlandsflug á sama flugvelli með einfaldari tengingum, samnýtingu aðstöðu og aukinni skilvirkni. Með innanlandsflugi er jafnframt átt við annað flug en áætlunarflug. Leiguflug og almannaflug er stundað milli flugvalla sem eru bæði í grunnneti og utan þess.

3.4 Varaflugvellir

Síðustu ár hefur flug aukist verulega til og frá landinu og í dag eru lendingar í Keflavík að meðaltali um 80 á dag en voru færri en 30 fyrir tíu árum. Vegna staðsetningar Íslands í miðju Atlantshafinu er mikilvægt að á Íslandi séu varaflugvellir til þess að styðja við alþjóðaflugið í Keflavík.

Uppbygging varavalla á Íslandi hefur síðustu ár ekki verið í samræmi við þann vöxt sem hefur verið í alþjóðafluginu. Umsagnir flugfélaga og félaga flugmanna eru á einn veg með að ástand varaflugvalla og það öryggishlutverk sem þeir sinna sé óásættanlegt. Því sé nauðsynlegt að hafa skýra sýn og aðgerðaáætlun er snýr að uppbyggingu varaflugvalla á Íslandi. Á síðustu mánuðum hefur Þorgeir Pálsson, prófessor og fyrrverandi forstjóri Flugstöða og flugmálastjóri, unnið skýrslu um stöðu varaflugvalla á Íslandi og vísast í hana varðandi nánari útlistun á stöðu og framtíð varaflugvalla á Íslandi.

Í dag eru fjórir alþjóðaflugvellir á Íslandi sem sinna hlutverki varaflugvalla. Fyrir utan Keflavíkurflugvöll eru þetta Reykjavíkurflugvöllur, Egilsstaðaflugvöllur og Akureyrarflugvöllur. Kominn er tími á viðhald þessara valla og samanlagt hafa þeir ekki þá afkastagetu sem varaflugvellir á Íslandi þurfa að hafa. Einnig eru uppi sjónarmið um mikilvægi þess að hafa góðan varaflugvöll á SV horni landsins.

Þegar horft er til núverandi varaflugvalla á Íslandi (REK, EGS, AEY) er kostur að þeir eru í mismunandi landsfjórðungum og því hver á sínu veðursvæði. Hins vegar er ljóst að innviðir þeirra eru ekki nægjanlega góðir, svo sem flughlöð, brautarlengdir, aðflugsbúnaður, almennt viðhald og eldsneytisaðstaða. Einnig er flugumferðarstjórn takmörkuð á sumum þeirra, þjónustutímar takmarkaðir og skortur á búnaði til þess að þjónusta stórar flugvélar, svo sem stiga-, eldsneytis- og dráttarbílar. Miðað við greiningar sem unnar hafa verið virðist vera minnst sem gera þurfi á Egilsstöum og því hagkvæmast að byggja upp varaflugvöll þar. Þar sem þar er bæði annað veðursvæði en á SV-horninu, minnst sem þarf að gera og kostnaðarlega hagkvæmast liggur beinast við að hefjast handa þar.

Þegar horft er til varaflugvalla og hlutverks þeirra er brýnt að gera greinarmun á hlutverki varaflugvalla og alþjóðaflugvalla. Varaflugvöllur á Íslandi þarf m.a. að uppfylla eftirfarandi grunnkröfur:

- Flugbraut nægjanlega löng til að uppfylla afkastagetu algengustu flugvéla í millilandaflugi, til dæmis Airbus 320/321 og Boeing 737/757. Einnig væri kostur ef

þeir gætu tekið á móti stærri vélum, svo sem Airbus 330 og Boeing 767. Tvær misvísandi flugbrautir um 45 metra breiðar og um 2100 metra langar.

- Varaflugvöllur þarf að hafa eldsneytisafgreiðslu.
- Flughlöð þurfa að vera nægjanlega stór til að anna allri flugumferð til Íslands á mesta annatíma eða 20 vélar.
- Lágmarksbúnaður sé til flugvélaafgreiðslu, til dæmis stigabíl(ar).
- Lágmarksaðstaða sé til að hýsa farþega til skemmri tíma ef farþegar þurfa að fara frá borði.

Alþjóðaflugvöllur þarf hins vegar að uppfylla eftirfarandi grunnkröfur umfram það sem varaflugvöllur þarf að uppfylla:

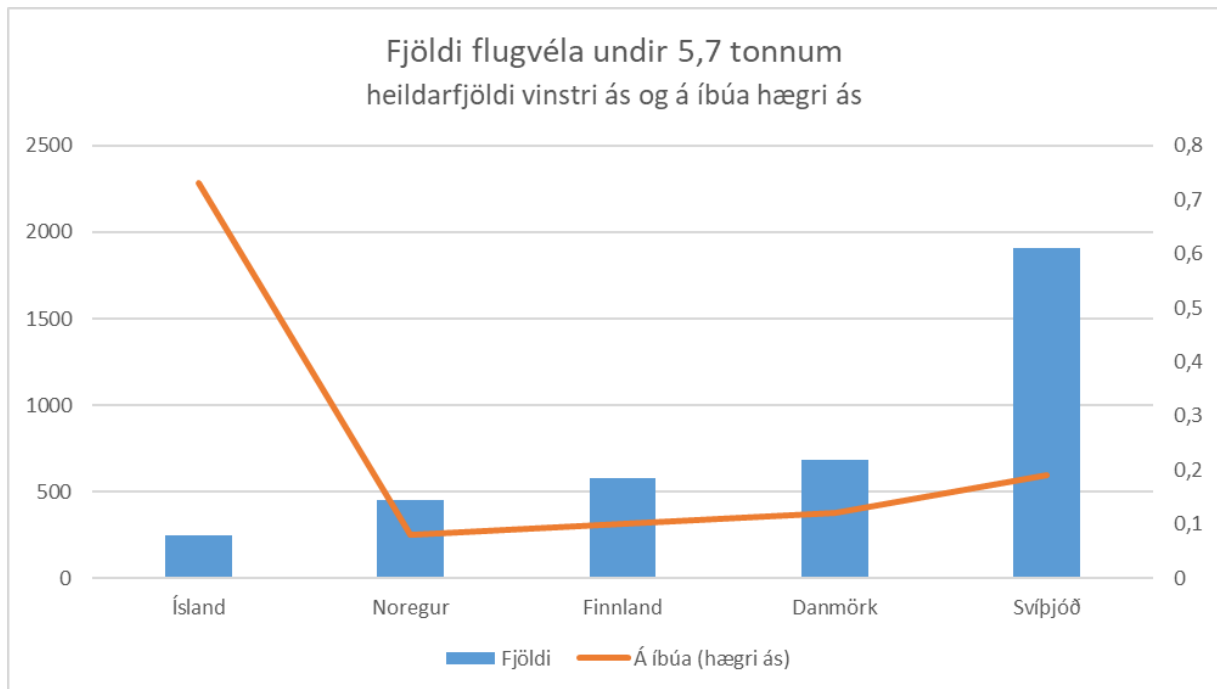
- Vegabréfaeftirlit.
- Flugvernd.
- Viðunandi aðstaða til að afgreiða farþega, farangur o.s.frv.

Mikilvægt er í þessu samhengi að blanda ekki saman hlutverki varaflugvalla og hlutverki alþjóðaflugvalla.

3.5 Almanna- og kennsluflug

Grunnur að öflugum alþjóðaflugi á Íslandi er sterkt almanna- og kennsluflug og að byggð sé upp þekking og reynsla í flugi. Almannaflug er skilgreint sem allt annað flug en áætlunarflug. Þar með talið er einkaflug, útsýnisflug, leiguflug og leitar- og björgunarflug svo eitthvað sé nefnt.

Í maí 2019 voru 405 loftför skráð á Íslandi, allt frá litlum eins hreyfilsvélum upp í Boeing 747 fraktvélar. Athyglisvert er að bera saman fjölda flugvéla undir 5,7 tonnum, þ.e. litlar vélar, við nokkur lönd í kringum okkur. Þar sést glöggst hversu hátt hlutfall lítilla véla er á Íslandi og hversu mikil flugvélaeign er á íbúa hér.



Mynd 14: Fjöldi flugvéla undir 5,7 tonnum á hvern íbúa Norðurlandanna.

Hins vegar er það áhyggjuefni hversu hár meðalaldur loftfara er hér á landi. Ef litið er á loftfaraskrá sést að meðalaldur er um 51 ár fyrir einkaflug og 36 ár fyrir öll loftför. Þessi há meðalaldur er áhyggjuefni vegna þess mikilvæga hlutverks sem almannaflyg hefur fyrir flugáhuga og sem ein af stöðum menntunar til atvinnuflugs.

Tegund flugs	Fjöldi	Meðalaldur
Einkaflug	200	51
Flugsaga	1	73
Flutningaflug	97	20
Heimasmíði	29	12
Kennsluflug	35	14
Landhelgisgæslan	2	22
Mótorsvifflug	1	21
Svifflug	27	39
Verkflug	2	32
Vöruflug	14	26
Samtals	408	36

Tafla 4: Fjöldi og meðalaldur loftfara.

Í vinnu við flugstefnu var rætt við grasrótina í í almannaflygi og komu þar fram áhyggjur með sinnuleysi yfirvalda og þess að þrengt hafi verið að almannaflygi og kennsluflugi m.a. hvað varðar lokun lendingarstaða og takmörkun þjónustu. Varðandi lokun flugvalla má einnig benda á öryggissjónarmið eins og komið hefur fram hjá Slysavarnafélaginu Landsbjörg varðandi þessar lokanir

...Sama má segja um ýmsa innviði s.s. stórkostlega fækkun flugvalla á landinu en flugvöllum hefur verið lokað og þeir aflagðir þar sem dagleg þjónusta er ekki lengur fyrir hendi o.s.frv. Rökrétt þróun út frá daglegum rekstri vallanna en sennilega hefur lítið verið hugsað til þess að einstaka flugvöllur skipti máli út frá öðru en rekstrarlegu sjónarmiði og að mögulega þyrfti að viðhalda einhverjum af þessum flugvöllum m.t.t. hagsmuna almannavarna. Ekki er vitað til þess að áhættumat hafi verið gert samhliða m.t.t. almanna- og almannavarnahagsmuna.

Það sem Landsbjörg hefur áhyggjur af er sú staða að hér búa um 350.000 manns en ferðamenn eru um 2 milljónir. Allir innviðir eru í raun í nær sama horfi og var þegar Íslendingar voru um 250.000 manns með kannski 300.000 ferðamenn á ári.

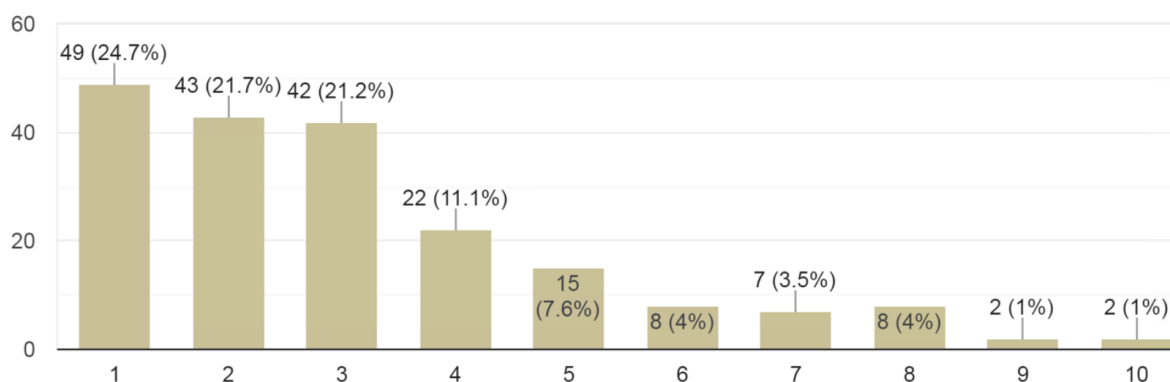
Þegar horft er til flugvallanna sérstaklega má nefna mörg tilvik þar sem neyðarflugvellir skipta verulegu máli, þ.e. flugvellir sem eru ekki í daglegum rekstri eða notaðir fyrir áætlunarflug. Það sem getur kallað á notkun þessara flugvalla eru t.d. náttúruhamfarir, s.s. jarðskjálftar, eldgos, snjóflóð, hlaup í ám o.s.frv. og jafnvel bara vont veður þegar neyðarflutningar þurfa að eiga sér stað. Einnig getur þurft að virkja þá vegna sjúkraflutninga s.s. vegna meiri háttar umferðarslysa þótt aðstæður og veður séu jafnvel með besta móti. Í síðasta rútuslysi á Suðurlandi voru t.d. slasaðir fluttir bæði til Reykjavíkur og Akureyrar með flugi en einnig með sjúkrabílum til Reykjavíkur og Selfoss, svo dæmi sé nefnt.

Ekki er heldur sátt með aðkomu stjórnvalda og Isavia og áhyggjur eru nokkrar varðandi framtíð almannaflugs. Einnig kom fram að mikilvægt væri að bæta aðstöðu í Reykjavík og þá sérstaklega aðstöðu varðandi eldsneyti, skýli og almenna umgjörð fyrir almannaflug.

Í könnun sem Flugmálafélag Íslands gerði innan flugsamfélagsins í upphafi árs 2019 komu fram eftirfarandi niðurstöður þar sem 1 er minnst sammála og 10 mest sammála viðkomandi spurningum eða fullyrðingum.

Ert þú sátt/ur við aðkomu stjórnvalda að fluginu?

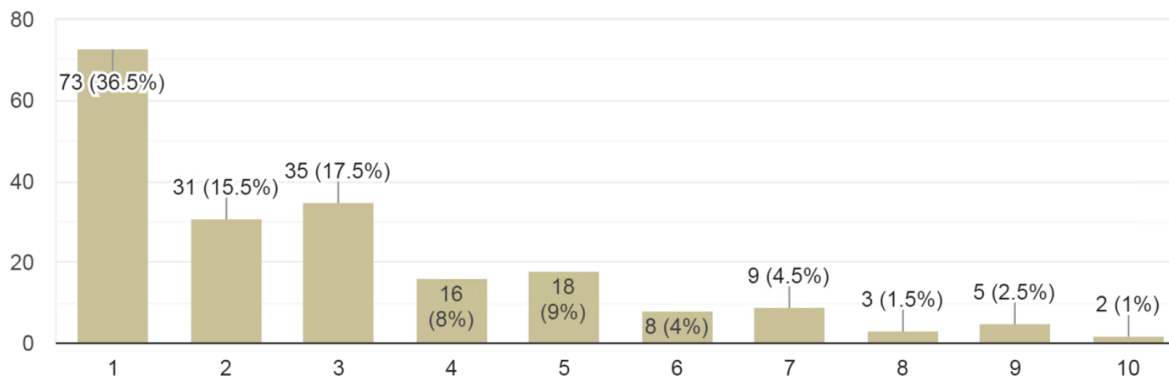
198 responses



Mynd 15: Niðurstöður könnunar Flugmálafélags Íslands innan flugsamfélagsins árið 2019.

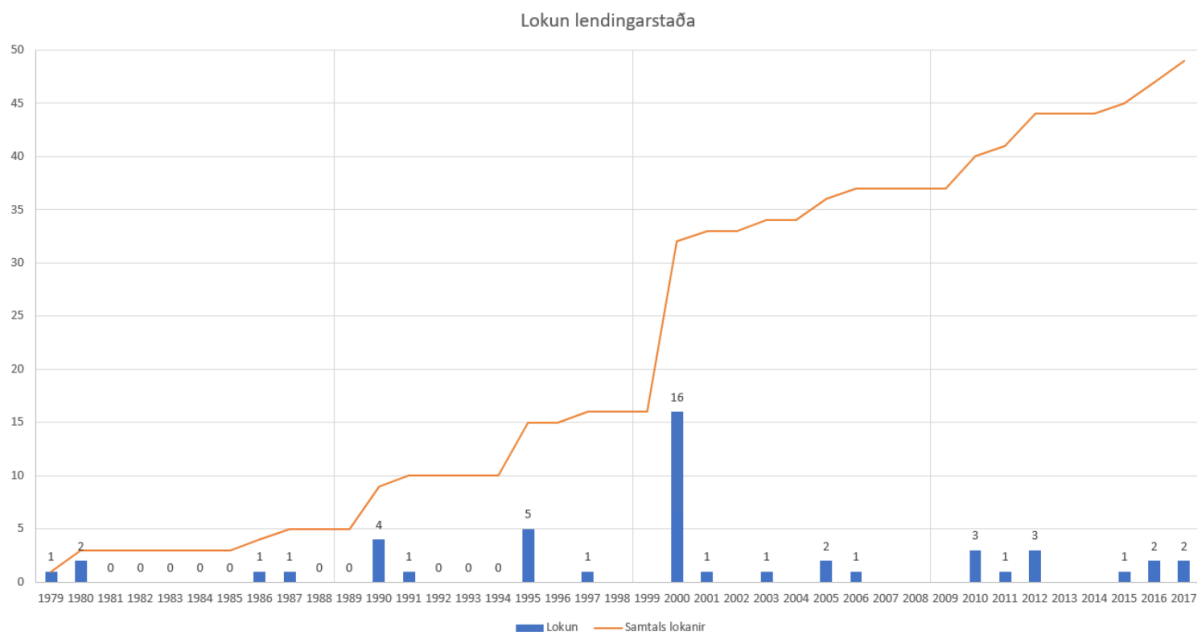
Ert þú sátt/ur við þá starfsemi ISAVIA er snýr að flugi?

200 responses



Mynd 16: Niðurstöður könnunar Flugmálafélags Íslands innan flugsamfélagsins árið 2019.

Líklegt er að lokun flugvalla og flugbrauta á undanförunum árum sé ein af skýringunum á óánægju með aðkomu Isavia að flugmálum. Einnig var nefnt að minnkandi þjónustutími og þjónusta ásamt fjársveldi innanlandsflugvalla skapi óánægju. Sé litið til lokana á undanförunum árum sést að þær hafa verið umtalsverðar. Þetta leiðir til minni möguleika í almannaflugi og takmarkana sem e.t.v. er ekki þörf á ef flugsamfélaginu væri treyst betur fyrir flugöryggi í almannaflugi.



Mynd 17: Lokun lendingarstaða á Íslandi 1979 til 2017.

Ýmiskonar kostnaður hefur bæst við almannaflug og hækkað á síðustu árum, svo sem skoðunar- og eftirlitsgjöld, auk þess sem skírteinisgjöld hafa hækkað. Mikilvægt er að finna leiðir til að vinna betur með grasrótinni í fluginu og bæta umgjörðina í kringum hana hvað varðar þjónustu, þjónustutíma og lendingarstaði. Meðal þess sem mætti skoða er hvort hægt sé að opna

flugstöðvar sem hafa staðið tómar í samvinnu grasrótarinnar og Isavia. Einnig þarf að kanna hvaða fjármagn þurfi til að bæta umgjörð almannaflugs.

Þjónustutími gagnvart almanna- og kennsluflugi hefur verið skertur á síðastliðnum árum. Það hefur bæði verið vegna aukinna umsvifa atvinnufélaganna á Keflavíkurflugvelli en einnig vegna takmarkana á Reykjavíkurflugvelli. Þá hefur undirmönnun í flugumferðarþjónustu bitnað helst á almanna- og kennsluflugi, á meðan til að mynda erlendar einkaþotur fá fulla þjónustu. Þá hafa tækifæri til blindflugskennslu verið takmörkuð með svipuðum hætti. Þetta hefur til að mynda valdið því að Keilir hefur neyðst til þess að flytja hluta verklegrar kennslu á Selfoss og til Sauðárkróks með tilheyrandi óhagræði og kostnaði.

Lítill tækifæri hafa verið á síðustu árum til uppbyggingar á aðstöðu fyrir almanna- og kennsluflug. Á Reykjavíkurflugvelli hefur Reykjavíkurborg staðið gegn uppbyggingu og gert skýliseigendum erfitt fyrir með því að samþykkja ekki eigendaskipti á flugskýlum án fyrirvara. Í Keflavík er ekki gert ráð fyrir uppbyggingu fyrir almanna- og kennsluflug og á flugvöllunum á suðvesturhluta landsins eru takmarkanir á uppbyggingu eða hún ekki heimil.

Vinsældir deilipjónustu á borð við Wingly hafa verið að aukast erlendis undanfarin ár. Wingly færir saman flugmenn og farþega þar sem kostnaði við flugið er deilt á milli aðila. Þjónustan býður bæði upp á að flugmenn leiti að farþegum en jafnframt geta farþegar óskað eftir flugi. Sem dæmi þá gæti farþegi óskað eftir flugi frá Hólmavík til Reykjavíkur á ákveðnum degi og á ákveðnum tíma sem síðan flugmaður myndi sinna. Þessi þjónusta ýtir undir aukna notkun á almannaflugi og er þróuð í samvinnu við EASA og þannig tryggt að fyllsta öryggis sé gætt.

3.5.1 Menntun og þjálfun

Í vinnu við flugstefnu var litið til menntunar og þjálfunar í víðum skilningi, þ.e ekki er horft eingöngu til þjálfunar flugmanna, flugvirkja, flugfreyja og starfsmanna í farangursafgreiðslu heldur einnig til annarra stétta sem koma að flugmálum og flugtengdri þjónustu.

Á Íslandi er boðið upp á talsvert af kennslu á flugtengdum sviðum:

- Einkaflugnám
- Samtvinnuátt atvinnuflugnám og áhafnasamstarf
- Flugkennaranám
- Flugfreyju- og flugþjónanám
- Náttúrufræðibraut – flugtækni
- Flugvirkjanám
- Flugumsjón
- Flugumferðarstjóranám
- Menntun og þjálfun starfsfólks flugrekenda

Þetta nám er í boði hjá ýmsum aðilum en þeir aðilar sem eru samþykkt þjálfunarfyrirtæki í maí 2019 eru eftirfarandi:

Nafn aðila	Einkaflugnám	Atvinnuflugnám	Flugkennaranám	Flugfeyju- og Náttúrfræði – flugtækni	Flugvirkjanám	Flugumsjón	Flugumferðarstjóranám	Menntun og þjálfun starfsfólks
Air Iceland				X		X		X
Icelandair				X		X		X
Flugfélagið Geirfugl	X		X					
Flugskóli Akureyrar	X							
Keilir Aviation Academy	X	X	X					
Atlanta Flight Academy								X
Svifflugfélag Íslands	X							
Icelandic Coast Guard								X
Isavia							X	X
Tækniskólinn				X	X			

Tafla 5: Samþykkt þjálfunarfyrirtæki á Íslandi í maí 2019.

Háskólarnir á Íslandi hafa lítið boðið upp á nám eða námskeið sem er tengt flugrekstri, flugvélaverkfræði eða tengdum greinum. Fjölmargin skólar bæði í Bandaríkjunum og Evrópu bjóða upp á nám sem nýtist í flugrekstri s.s Embry Riddle, Arizona State og fleiri.

Flugið er orðin umfangsmikil atvinnugrein á Íslandi og því rétt að líta til allra möguleika við að styrkja menntun í henni og skapa umhverfi til þess að styðja við nýsköpun og þróun. Ekki þyrfti að bjóða upp á heila námsbraut heldur mætti byrja á að bjóða upp á einstaka námskeið sem gætu verið hluti af öðru námi. Einnig væri hægt að vera í samstarfi við erlenda skóla, skiptast á nemendum og fá þannig ný viðhorf og hugmyndir.

3.6 Heimaflugfélög og erlend flugfélög

Uppbygging á flugi og flugtengdri þjónustu á Íslandi hefur að mestu leyti verið í höndum innlendra félaga, þ.e. heimaflugfélaga sem eru staðsett hér á landi. Icelandair og forverar þess hafa lagt grunninn að flugrekstri á Íslandi en rekstur félagsins má, eins og áður er nefnt, rekja til ársins 1937. Tilkoma WOW air hafði einnig mikil áhrif á flugrekstur á Íslandi og ýtti verulega

undir vöxt flugs á tímabilinu 2012-2019. Icelandair flýgur í dag 36 farþegaflugvélum og tveimur fraktvélum. Til viðbótar eru Loftleidir Icelandic með tíu flugvélar og Air Iceland Connect sex vélar. Einnig hefur Bluebird Nordic (áður Bláfugl) verið rekið á Íslandi síðan 1999 og flýgur í dag einni fraktvél frá Íslandi.

Framangreind félög hafa nýtt Keflavík sem sína meginstarfsstöð og Icelandair nýtir Keflavík sem tengistöð fyrir flug yfir Norður Atlantshafið. Eins og betur er gerð grein fyrir á öðrum stöðum í skýrslunni hefur áfangastöðum og tíðni fjölgað mjög síðustu ár út úr Keflavík. Afar brýnt er fyrir Ísland að hér séu starfsrækt flugfélög sem nýta Keflavík sem megin starfsstöð. Hagsmunir þessara félaga eru að byggja upp öflugt flug til og frá Íslandi. Fyrir íslenskt samfélag tryggja þessi félög stöðugt flug frá landinu árið um kring. Einnig hafa þau markvisst unnið að því að draga úr árstíðarsveiflu og fjölga áfangastöðum og tíðni eins og hagkvæmt er.

Íslensku heimafélögunum fylgja einnig mikið af beinum og óbeinum störfum í fluginu og tengdri starfsemi. Tekjur hagkerfisins eru mun meiri af innlendu félagi en erlendu, svo sem í gegnum skatta félaganna og starfsmanna og meiri innkaup eiga sér stað hér á landi en ella. Ljóst má vera að íslensku heimafélögin þurfa að vera samkeppnishæf við erlend flugfélög enda samkeppni á alþjóðlegum flugmörkuðum hörð. Launakostnaður á Íslandi er með því allra hæsta í samanburði við nágrannalönd okkar og á það bæði við um flugstéttir sem og aðrar starfsstéttir. Afar mikilvægt er því að skilvirkni og nýting starfsfólks sé góð og því mikilvægt að nýta öll tækifæri fyrir Ísland að vera fararbroddi þegar kemur að sjálfvirknivæðingu og tækninýjungum. Fyrir heimaflugfélögin er mikilvægt að Keflavíkurflugvöllur sé skilvirkur á öllum sviðum og að áhersla sé á að völlurinn virki vel sem skiptistöð, bæði sumar og vetur.

Erlend flugfélög skipta að sjálfsögðu einnig miklu máli fyrir flug á Íslandi og þróun þess. Hins vegar er rétt að hafa í huga að hagsmunir þeirra eru talsvert aðrir en heimafélaganna og koma þau og fara eftir hentugleika. Þau eru tækifærissinnaðri þegar kemur að flugi til Íslands og tryggð þeirra við Ísland takmörkuð. Í dag er Wizz air með mest umsvif í Keflavík á eftir Icelandair og þar á eftir kemur EasyJet sem hefur verið með starfsemi á Íslandi allt árið í 8 ár. Önnur flugfélög sem fljúga til Íslands má sjá í töflu á blaðsíðu 9 í kafla 2.

Í dag eru tveir stórir íslenskir flugrekendur með höfuðstöðvar á Íslandi sem fljúga fyrst og fremst utan Íslands, þ.e Air Atlanta og Bluebird Nordic. Air Atlanta rekur 13 flugvélar í Sádi-Arabíu, Afríku og Evrópu. Félagið er með um 230 fastráðna starfsmenn á Íslandi. Bluebird Nordic var stofnað árið 1999 og er með átta Boeing 737 fraktvélar í rekstri. Ein þeirra flýgur frá Íslandi en hinar eru í leiguflugi innan Evrópu. Starfsmenn Bluebird Nordic eru um 95 og af þeim eru 54 flugmenn.

Starfsemi þessara félaga er mikilvæg fyrir Ísland þar sem þau skapa fjölda vel menntaðra starfsmanna atvinnu auk þess sem starfsemin skilar verulegum gjaldeyrstekjum inn í landið og skatttekjum.

3.7 Nýsköpun og þróun þjónustu í flugtengdum rekstri

Mikil þekking hefur skapast á Íslandi í kringum flugtengda þjónustu á síðustu árum en lítil kennsla og takmarkaðar rannsóknir eru á háskólastigi á flugtengdum rekstri eins og nefnt var í kafla um menntun og þjálfun. Á síðustu áratugum hafa nokkur fyrirtæki/verkefni orðið til í

kringum flugtengdan rekstur en leiða má líkur að því að tækifæri og vannýttir möguleikar séu í kringum nýsköpun af þessari tegund. Þessi fyrirtæki og verkefna hafa fyrst og fremst orðið til á sviði upplýsingatækni og eru þau m.a. eftirfarandi:

- Tern Systems – dótturfélag Isavia sem hefur þróað og rekið hugbúnað fyrir flugumferðarstjórn/flugleiðsögu. Starfsemi Tern Systems byggðist upphaflega á rannsóknum og samvinnu við Háskóla Íslands. Hjá félaginu starfa um 50 starfsmenn á Íslandi.
- Crew App – hugbúnaður sem Air Atlanta hefur þróað og selt og heldur utan áhafnaskrá og samskipti tengd henni. Fjórir starfsmenn vinna við hugbúnaðinn og er hann notaður af öllum íslensku flugfélögunum ásamt tveimur erlendum.
- Dent & Buckle – hugbúnaður sem Íslendingar hafa hannað með öðrum og auðveldar skráningu og meðhöndlun viðhaldsmála.
- Calidris – fyrirtæki sem var stofnað af fyrrverandi starfsmönnum Icelandair og þróaði hugbúnað til tekjugreiningar og tekjubestunar. Félagið var selt Sabre árið 2010 sem er einn stærsti aðili heims í hugbúnaðarlausnum fyrir flugfélög og flugtengda þjónustu.
- Tru Flight Training Iceland – dótturfélag Icelandair sem býður kennslu í flughermi, þjálfun flugáhafna og öryggisþjálfun.
- Dohop – fargjaldaleitarvél sem var stofnuð árið 2004. Hjá félaginu starfa um 60 starfsmenn í dag og helmingur hér á landi. Dohop var valin besta fargjaldaleitarvél í heimi af World Travel Awards árin 2014, 2016, 2017 og 2018.
- AptoZ – hönnunarfyrirtæki á sviði flugs stofnað 2017 af fyrrverandi starfsmönnum Icelandair. Félagið sérhæfir sig í hönnunarbreytingum á flugvélum. Fimm starfsmenn vinna hjá félaginu.
- Önnur smærri fyrirtæki sem má nefna eru 2Way og Orca Aerosoft.

Mikilvægt er að styrkja grundvöll fyrir samstarf og hvetja til nýsköpunar á þessu sviði. Aukin kennsla og rannsóknir skipta þar máli og einnig gæti uppbygging samstarfsvettvangs og uppbygging klasa ýtt undir þessa þróun. Jafnframt þarf að huga að styrkjum og fjármögnun nýsköpunarverkefna.

3.8 Flugvélaleiga

Til viðbótar við þá þjónustu sem hér hefur verið nefnd eru atriði eins og flugvélaleiga og viðskipti mikilvæg fyrir flugtengda þjónustu.

Flugfélög eiga ýmist sjálf flugvélar eða leigja þær frá sérhæfðum flugvélaleigufélögum. Félög eins og ALC, GECAS, AerCap og Avolon sérhæfa sig í leigu flugvéla. Þau kaupa gjarnan margar flugvélar af flugvélaframleiðendum og gera þessi stóru viðskipti þeim kleift að bjóða flugfélögum flugvélar til leigu á góðu verði. Í dag er stór hluti þessara leigufélaga með starfsemi á Írlandi og viðskiptin eru látin fara fram í gegnum Írland og írskt skatta- og lagaumhverfi.

Ef horft er til möguleika til að ná slíkum viðskiptum til Íslands frá löndum eins og Írlandi þarf að líta til nokkurra atriða. Skattaumhverfi á Íslandi er ekki skýrt og er til dæmis óskýrt hvort virðisaukaskattur skuli greiddur vegna flugvéla viðskipta þótt framkvæmdin hingað til hafi verið sú að innheimta hann ekki. Jafnframt eru nokkrir veikleikar fyrir hendi, svo sem eftirfarandi:

Stimpilgjöld – þessi viðskipti falli ekki undir stimpilgjöld.

Skortur er á þekkingu og reynslu meðal endurskoðenda, lögfræðinga og annarra sérfræðinga hér á landi á viðskiptum kringum flugvéla leigu.

Lítil þekking er í bankakerfinu á Íslandi á viðskiptum á þessu sviði og spurningamerki hvort stærð banka sé nægjanleg.

Þegar kemur að því að kanna hvort skynsamlegt væri að reyna að skapa hvata fyrir erlend leigufélög til að setja upp starfsemi hér á landi þarf að hafa nokkur atriði í huga. Þannig er um að ræða umfangsmikil viðskipti fyrirtækja sem laða til sín sérfræðistörf og geta skapað skatttekjur með beinum og óbeinum hætti. Það getur því mögulega borgað sig fyrir Ísland að veita ívilnanir í formi niðurfellinga á opinberum sköttum og gjöldum til þess að gera landið samkeppnishæft gagnvart til dæmis Írlandi þegar kemur að rekstri flugvéla leiga.

Sem dæmi má nefna að á Írlandi eru um 5.000 störf og verðmæti til írskis efnahagslífs er um 80 milljarðar króna eins og fjallað var um í Irish Times.

“A report by accountants [PwC](#), *Taking Flight – 2018*, shows that the industry supports 4,970 jobs, including 1,700 directly, spends €541 million here and contributes a further €90 million in payroll-related tax to the exchequer.”

4. Tengiflug og áhrif þess á framboð flugs

4.1 Mikilvægi beinna tenginga við umheiminn

Rannsóknir hafa sýnt að jákvætt samband er á milli fjölda beinna tenginga/fluga („connectivity“) til og frá flugvöllum og vergrar landsframleiðslu. Rannsókn ráðgjafafyrirtækisins InterVistas fyrir hönd Airport Council International Europe (Alþjóðasamtök flugvalla í Evrópu) sem var birt í byrjun árs 2015 sýndi að 10% aukning í tengingum þýddi 0,5% aukningu vergrar landsframleiðslu. Þá kom fram að áhrif tenginga á hagvöxt væri meiri annars vegar fyrir þjóðir þar sem ferðaþjónusta er stór hluti af hagkerfinu og hins vegar fyrir eyþjóðir eins og Ísland.

Rannsóknin sýndi einnig fram á að þetta samband væri gagnkvæmt. Eftir því sem hagkerfið vex og dafnar þá verður flugiðnaðurinn umfangsmeiri. Með sama hætti hefur það jákvæð áhrif á hagkerfið og hagvöxt þegar flugiðnaðurinn vex.

Beinar tengingar auka lífsgæði fólks meðal annars út frá eftirfarandi atriðum:

- Almennungur hefur fleiri möguleika til þess að ferðast erlendis í viðskiptaerindum eða til tómtunda. Flugsamgöngur taka skemmri tíma en aðrar samgöngur og spara því almennungi tíma og fjármuni.
- Auðveldara er fyrir fyrirtæki að stunda viðskipti ef þjóð er vel tengd við umheiminn með beinum ferðum.
- Beint flug getur verið umhverfisvænni kostur fyrir flugfarþega heldur en óbeinar tengingar þar sem farþegar þurfa að tengjast á öðrum flugvöllum og fljúga þar af leiðandi lengri flugleiðir.

4.2 Mikilvægi tengiflugs

Þegar litið er á markaði á Norður Atlantshafinu er átt við að tenging á milli tiltekinn borga, t.d. London og Boston, sé einn markaður og tenging milli London og New York annar markaður. Meirihluti mögulegra markaða hefur ekki nægjanlega fjölda farþega til að standa undir beinu flugi. Ef litið er til ársins 2018 þá voru 7.100 markaðir á Norður Atlantshafinu þar sem farþegar á hverjum degi voru fleiri en einn á dag. Þessum mörkuðum er aldrei hægt að þjóna með beinu flugi.

Tengiflugvöllur („hub“) hjálpar flugfélögum að tengja saman flug og þannig geta flugfélögin veitt minni mörkuðum þjónustu með tengiflugi. Flugfélög geta þannig haldið uppi beinu flugi á fleiri áfangastaði, aukið nýtingu á flugvélum og boðið upp á betri tíðni en stærð lítills heimamarkaðar leyfir.

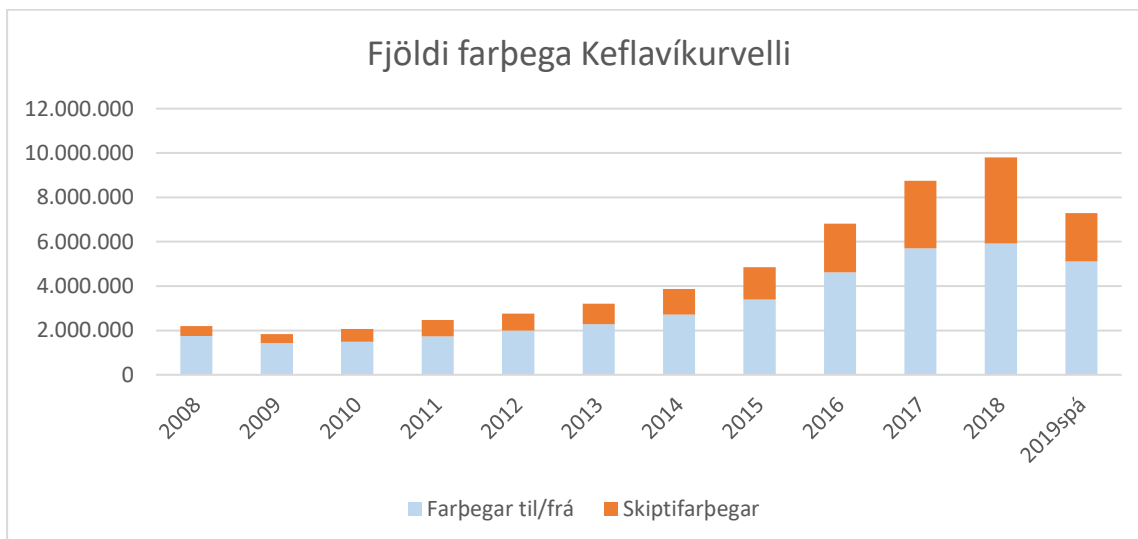
Lega Keflavíkurflugvallar er hentug til þess að vera samkeppnishæfur tengiflugvöllur fyrir farþega sem eru að fljúga yfir Norður-Atlantshafið. Sérstaklega fyrir farþega sem eru að ferðast á milli:

- Austurstrandar Norður Ameríku og Norður Evrópu/Skandinavíu.
- Miðvesturríkja Bandaríkjana/Kanada og Mið-Evrópu.

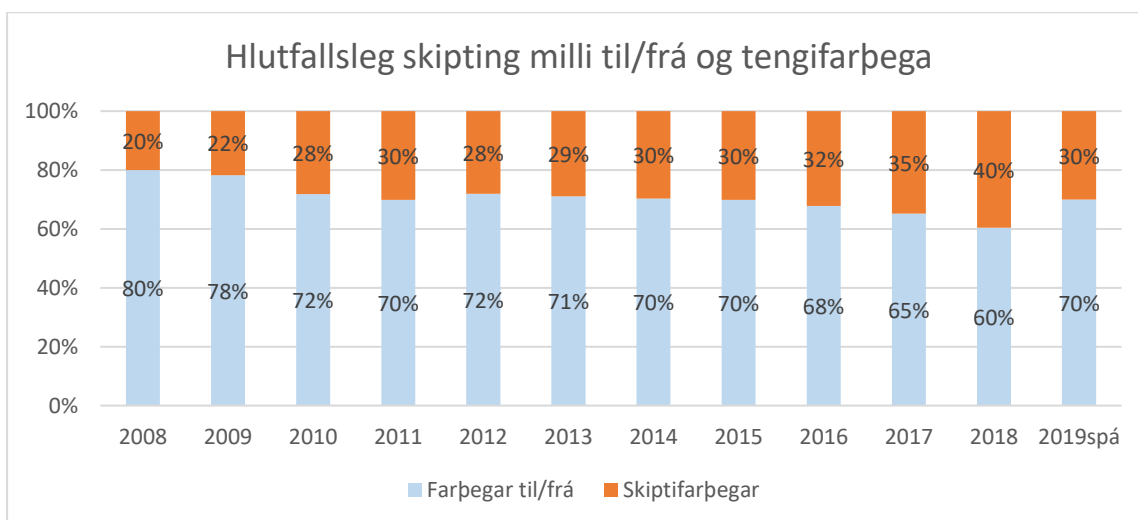
- Vesturstrandar Bandaríkjana/Kanada og Bretlands, Írlands og Frakklands.

Til þess að tengja saman mismunandi markaði á tengiflugvelli eins og Keflavíkflugvelli og bjóða upp á samkeppnishæfar tengingar miðað aðra tengiflugvelli, þá þarf flugfélag að hafa margar komur og brottfarir á stuttum tíma. Ein af afleiðingum þess er að flugvöllurinn þarf að hafa meiri afkastagetu til þess að taka við mörgum komum og brottförum á sama tíma heldur en flugvöllur sem er með meiri dreifingu á ferðum yfir daginn. Einnig þarf tengiflugvöllurinn að vera samkeppnishæfur í verði miðað við aðra tengiflugvelli.

Heildarfjöldi sem og hlutfall tengifarþega af farþegum (farþegaleggir) á Keflavíkflugvelli hefur breyst á undanförunum árum eins og sést á myndinni hér að neðan. Fjöldinn hefur aukist úr um 438.000 farþegum árið 2008 í 2,2 milljónir árið 2019. Áhrif WOW air sjást glögg í aukningu tengifarþega en árið 2015 hóf flugfélagið að selja tengiflug og kom af fullum krafti inn á þann markað árið 2016. Hjá Icelandair hefur einnig verið veruleg aukning í fjölda tengifarþega og var hlutfall þeirra af fjölda farþega 51% árið 2018 en 39% árið 2010.



Mynd 18: Fjöldi farþega um Keflavíkflugvöll 2008 til 2019 (spá).



Mynd 19: Hlutfall skiptifarþega af heildarfjölda farþega um Keflavíkflugvöll 2008 til 2019 (spá).

Nýlega gáfu stjórnendur Icelandair það út að hlutfall tengifarþega verði minnkað og aukin áhersla lögð á farþega til og frá Íslandi. Komandi mánuðir og ár munu segja til um þróunina sem mun ráðast af samkeppni á mörkuðum, fargjöldum og eftirspurn.

Tengifarþegar eru í dag mikilvægur þáttur í flugi um Keflavíkurflugvöll. Í maí 2019 var flogið til 67 borga frá Keflavík og er ljóst að fjöldi áfangastaða og ferðafjöldi væri minni ef ekki væri fyrir þennan fjölda tengifarþega. Því er mikilvægt að tryggja að Keflavíkurvöllur sinni þeim hópi vel á sama tíma og gætt sé jafnvægis í þjónustu fyrir mismunandi farþegahópa.

5. Breytingar í umhverfi flugs

Miklar breytingar hafa orðið í flugheiminum á undanförunum árum t.d. hvað varðar fjölda flugfélaga, tegund þjónustu og flugvélagæðir sem boðið er upp á.

5.1 Breyting rekstrarlíkana og nýjar flugvélategundir

Vel þekkt er sú breyting sem orðið hefur í rekstri flugfélaga með tilkomu lággjaldafélaga sem bjóða minni og takmarkaðri þjónustu í samanburði við hin hefðbundnu flugfélög. Viðskiptalíkan þeirra byggist á lágum grunnfargjöldum og að bjóða viðskiptavinum þann valkost að kaupa viðbótarþjónustu. Þetta rekstrarlíkan byggist á einföldum rekstri sem reynir að tryggja sem best nýtingu flugvéla og lágmarka helstu kostnaðarliði, svo sem eldsneyti, laun, viðhald, landingargjöld og afgreiðslugjöld.

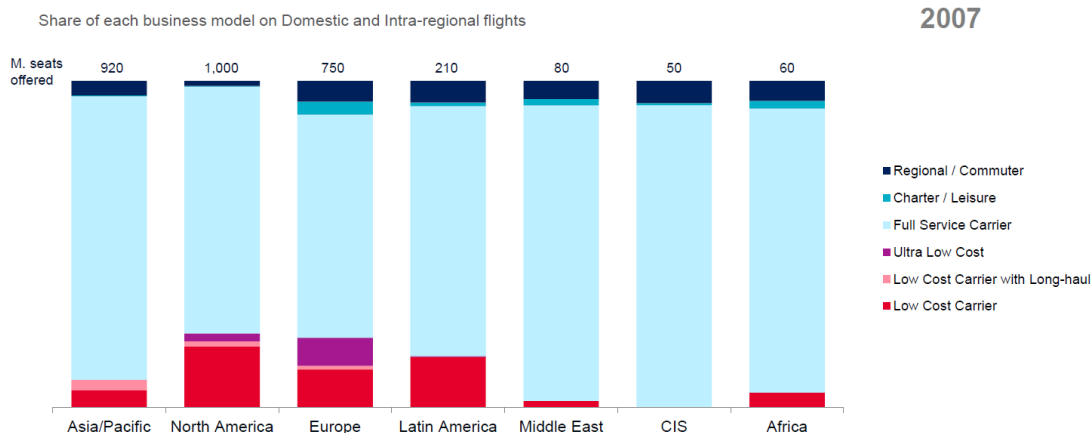
Mörg þessara félaga hafa farið þá leið að nota nýjar flugvélar sem gjarnan eyða minna eldsneyti og þarfnast minna viðhalds en eldri gerðir. Mikil áhersla er á að nýta flugvélar vel og fljúga þeim sem mest.

Lággjaldaflugfélög eru nú á meðal stærstu flugfélaga í heiminum og eykst vægi þeirra stöðugt. Þekktustu félögin í Evrópu eru EasyJet, Ryanair, Wizzair, Eurowings og Norwegian. Í Bandaríkjunum eru það félög eins og Southwest, WestJet, Spirit og Frontier. Einnig hefur verið mikill vöxtur sambærilegra félaga í Asíu.

Ýmis svokölluð hybrid eða blönduð viðskiptalíkon hafa einnig verið að þróast og er flugfélagið JetBlue dæmi um það. Með þessari stefnu er átt við að horft er til hefðbundinna þátta í lággjaldafélögum (sjá hér að ofan) en einnig eru ákveðnir þættir frá hefðbundnum félögum til staðar. Þar á meðal getur verið aukið þjónusta og aukið sætabil á ákveðnum fargjöldum, og einnig er horft til tengingu fluga í stað þess að horfa eingöngu til beins flugs á milli tveggja staða. JetBlue hefur gefið út að stefnt sé að því að hefja flug til London árið 2021 frá Boston og New York og í því flugi muni félagið horfa sérstaklega til viðskiptafarþega.

Á neðangreindum myndum má sjá þróun í vægi lággjaldafélaga í spá Airbus flugvélaframleiðandans frá árinu 2018.

Business models are evolving...

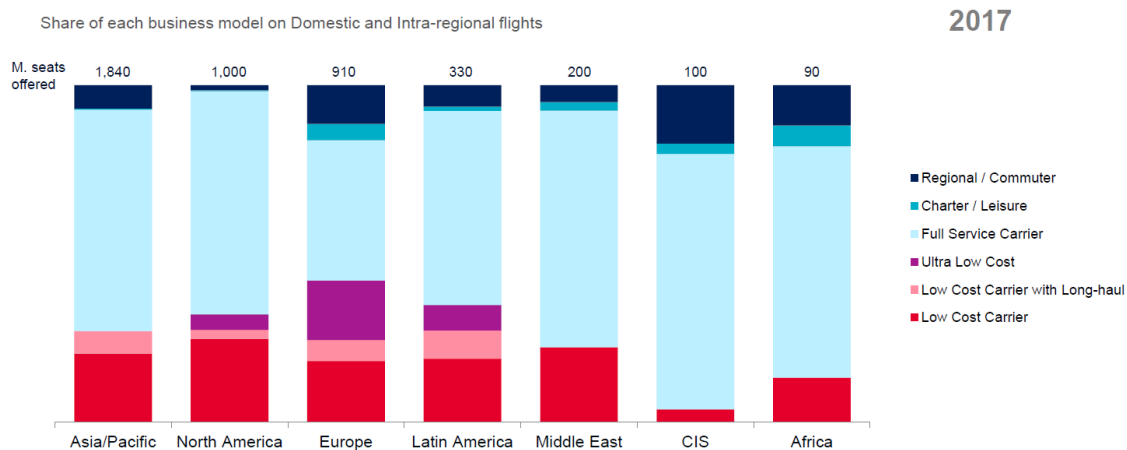


Mynd 20: Vægi lággjaldaflugfélaga 2007.

Heimild: <https://www.airbus.com/aircraft/market/global-market-forecast.html>

Ef tölurnar frá 2007 eru bornar saman við tölurnar hér að neðan frá árinu 2017 sést að hlutfall „Ultra Low Cost“ eða flugfélaga með sérlega lágan kostnað, „Low Cost Carrier with Long-haul“ flugfélög með sérlega lágan kostnað sem einnig sinna löngum flugleiðum og „Low Cost Carrier“ og lággjaldaflugfélaga hefur aukist verulega. Sérstaklega hefur hlutur svokallaðra „Ultra Low Cost“ félaga aukist á milli árunna.

Business models are evolving...

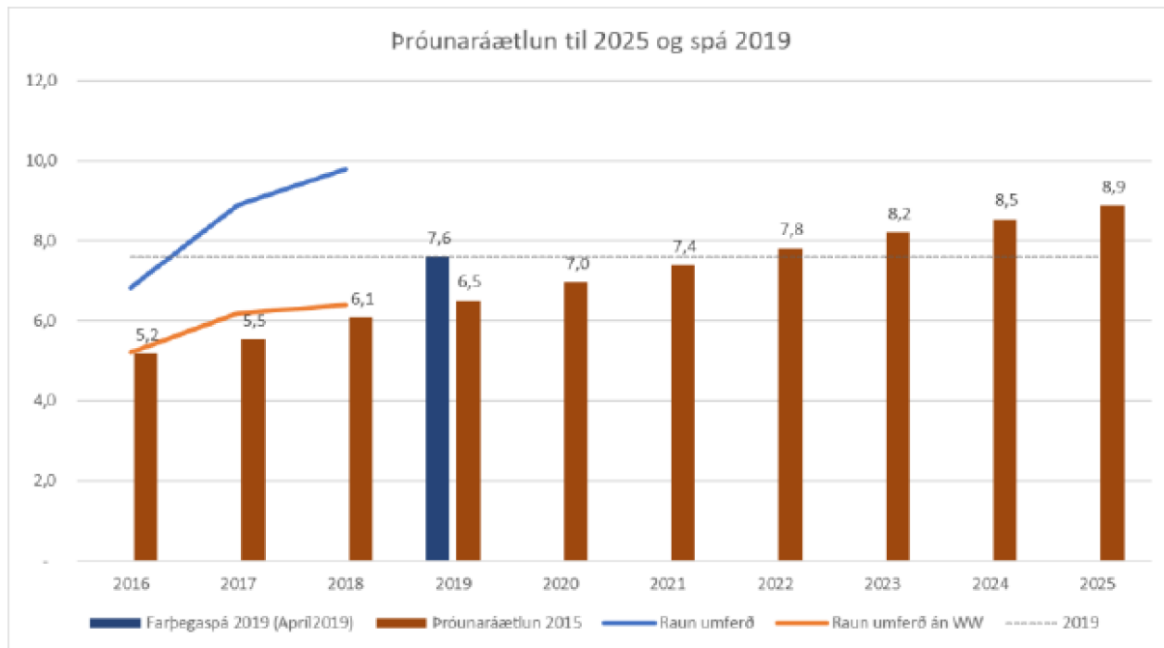


Mynd 21: Vægi lággjaldaflugfélaga 2017.

Heimild: <https://www.airbus.com/aircraft/market/global-market-forecast.html>

Nokkur þessara félaga fljúga til Íslands og hefur stór hluti aukins framboðs til og frá landinu á síðustu árum verið vegna lággjaldaflugfélaga. Árið 2008 var hlutfall lággjaldaflugfélaga í Keflavík um 20% af sætaframboði og munaði þá mest um þau félög sem flugu fyrir Iceland Express. Árið 2018 var hlutfall lággjaldaflugfélaga í Keflavík 47% og þar af var hlutur WOW air langstærstur. Eftir gjaldþrot WOW air í mars 2019 var hlutfall lággjaldaflugfélaga orðið 14% og er erfitt að segja til um hver þróunin verður. Til samanburðar er hlutfall lággjaldaflugfélaga af heildarfjölda framboðinna sæta innan Evrópu og Bandaríkjanna komið upp í 30 til 40%.

Neðangreind yfirlitsmynd um þróun farþega í Keflavík sýnir einnig hversu mikil áhrif brotthvarf WOW air hefur haft á á farþegafjölda. Farþegafjöldinn nú er svipaður og gert var ráð fyrir í spám Isavia árið 2015 en spáð er um 7,3 milljónum farþega árið 2019. Stór hluti vaxtarins í Keflavík umfram eldri áætlanir er til kominn vegna áhrifa WOW air.



Mynd 22: Þróunaráætlun farþegafjölda til 2025 og spá fyrir 2019.

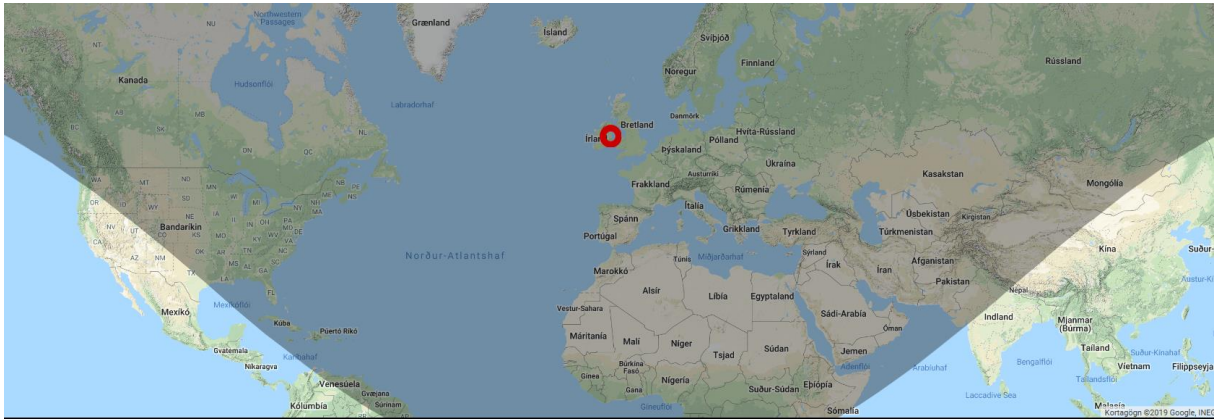
Í Evrópu er Ryanair í dag stærsta flugfélagið mælt út frá fjölda ferða. Í febrúar 2019 flaug Ryanair að meðaltali 1.811 ferðir á dag, í næsta sæti var Lufthansa með 1.335 ferðir, í þriðja sæti var EasyJet með 1.321 ferð og svo kom Turkish Airlines með 1.100 ferðir og SAS með 769 ferðir (<https://www.ainonline.com/aviation-news/air-transport/2019-04-02/low-cost-airline-segment-keeps-driving-european-growth>)

Lággjaldafélögin leita eftir annarri þjónustu á flugvöllum en hefðbundnari flugfélög og hafa gjarnan verið með aðstöðu í eldri hluta flugvalla eða þar sem minni þjónusta er í boði. Taka þarf tillit til þessa atriðis við hönnun og uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli en vænta má að hlutdeild þessara félaga aukist áfram.

Það er ekki aðeins tilkoma lággjaldaflugfélaga sem hefur mögulega áhrif á þróun flugrekstrar á næstu árum. Undanfarin ár hafa komið fram langdrægari flugvélar með einum gangi („narrow body“, þ.e. ekki breiðþotur) sem geta flogið lengra en áður hefur verið hægt, svo sem á milli Evrópu og Bandaríkjanna, og opna þannig fleiri markaði. Meðal þessara flugvéla eru Airbus A321neo, A321LR og A321XLR vélar og Boeing B737 MAX 7/8/9. Boeing hefur gefið út að félagið muni bjóða fleiri slíkar vélartegundir á næstu árum.

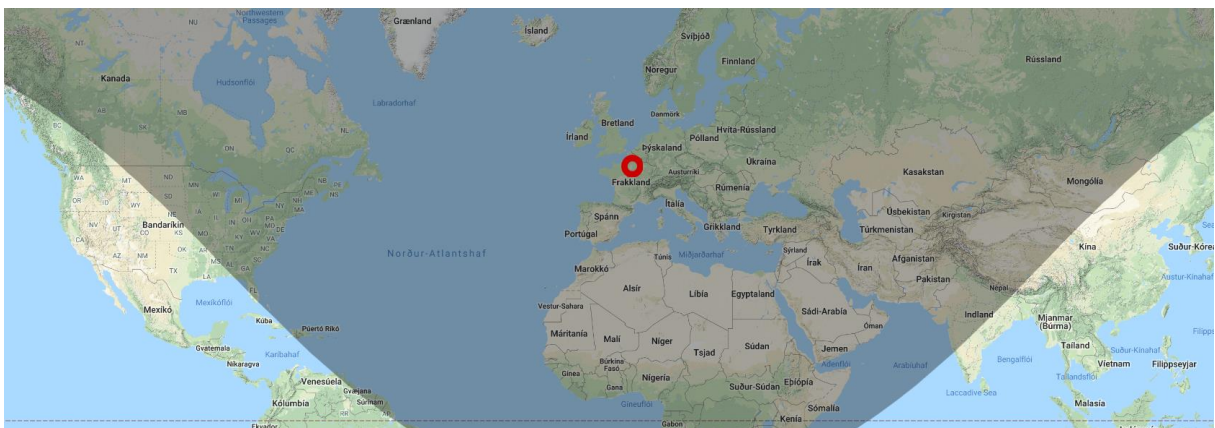
Með þessu er verið að bjóða upp á vélar sem fljúga um 7.400 til 8.200 km með um 206 sæti um borð. Þetta opnar möguleika á að fljúga oftast með beinum ferðum frá stöðum þar sem eftirspurn hefur ekki verið nægjanleg til að réttlæta notkun breiðþota. Tilkoma þessara nýju véla eykur þannig sveigjanleika flugfélaga þegar kemur að sætaframboði á flugleiðum. Sé miðað við 7.400

km drægni frá Dublin þá ná þessar flugvélar til allra borga innan skyggða svæðisins á myndinni hér að neðan.



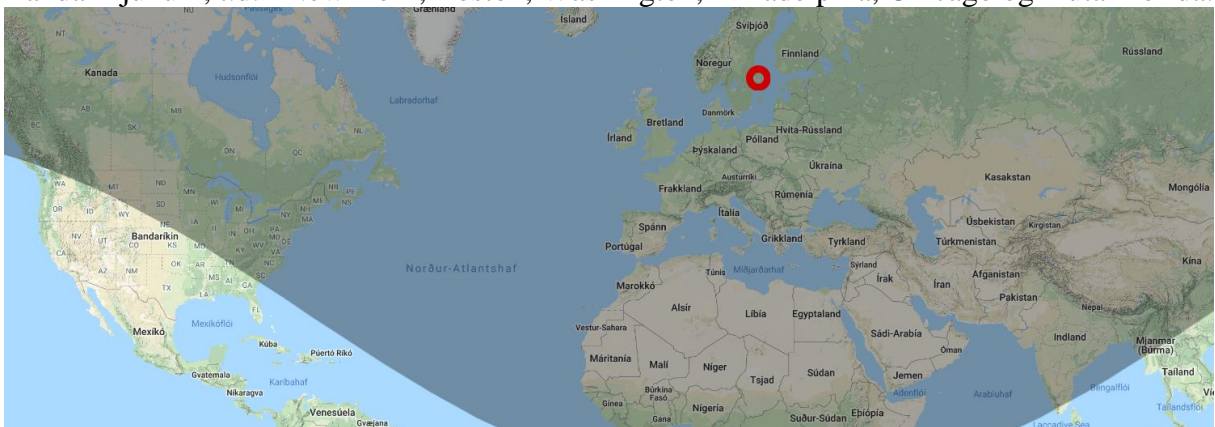
Mynd 23: Drægni „narrow body“ véla frá Dublin, miðað við 7.400 km drægni.

Sjá hér að neðan 7.400 kílómetra drægni frá Charles de Gaulle flugvelli í París.



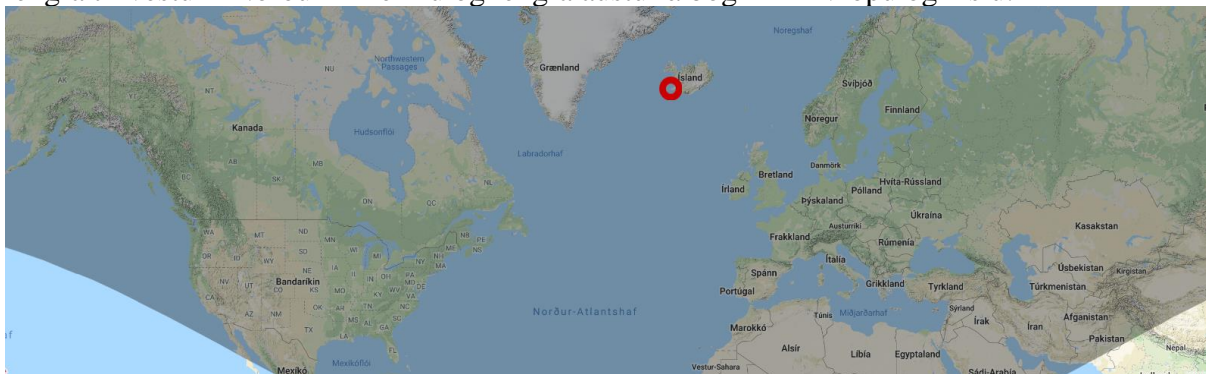
Mynd 24: Drægni „narrow body“ véla frá Charles de Gaulle flugvelli, miðað við 7.400 km drægni.

Ef 7.400 kílómetra drægni er skoðuð frá Stokkhólmi sést að hún nær til stórs hluta flugvalla í Bandaríkjunum, t.d. í New York, Boston, Washington, Philadelphia, Chicago og hluta Florida.



Mynd: 25: Drægni „narrow body“ véla frá Stokkhólmi, miðað við 7.400 km drægni.

Þessi aukna flugdrægi hefur einnig áhrif hvað Keflavíkvíkurflugvöll varðar og býður upp á flug lengra til vestur í Norður Ameríku og lengra austur á bóginn í Evrópu og Asíu.



Mynd 26: Drægni „narrow body“ véla frá Keflavíkurflugvelli, miðað við 7.400 km drægni.

Erfitt er að segja hver áhrif þessa verða á Keflavíkurflugvöll sem skiptiflugvöll. Þessar nýju tegundir flugvéla geta leitt til þess að samkeppni um beint flug harðnar og hafi áhrif á fargjöld en almennt vilja farþegar frekar fljúga með beinu flugi en að þurfa að millilenda eins og margir þeirra gera í Keflavík. Einnig getur þetta haft jákvæð áhrif og styrkt tengiflug frá Íslandi með lengri ferðum til fjarlægari áfangastaða. Mikilvægt er að horfa til þessara þátta við ákvarðanir um uppbyggingu í Keflavík.

5.2 Spár um þróun flugs

Spá Eurocontrol sem eru samtök stofnana í 41 landa Evrópu, sem hefur það markmið að styðja við flug gegnum ýmsa vinnu s.s rannsóknir, er sú að fram til ársins 2040 verði aukning flugferða að meðaltali um 1,9% á ári sé litið til grunnspár. Hæstu mörk eru um 2,7% og lægstu um 0,5% en í lægstu spá er gert ráð fyrir verulegum erfiðleikum í heimsmálum, svo sem að efnahagsástand verði erfitt, erfiðleikar í milliríkjavíðskiptum, ferðakostnaður hækki o.fl.

Spár Eurocontrol gera ráð fyrir að vöxtur í Vestur-Evrópu verði minni en í Austur-Evrópu en fyrir Ísland verði vöxtur um 2,6% til og frá landinu og vöxtur á Norður-Atlantshafinu um 1,9%. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/reports/challenges-of-growth-annex-1-25092018.pdf>

Tölur frá Airbus gera ráð fyrir að vöxtur flugs í Evrópu verði um 2,6% á ári til 2037 og á Norður-Atlantshafinu um 2,8%. Sambærilegar tölur eru frá Boeing nema þar er spáð að vöxtur í Evrópu verði um 3,6% og á Norður-Atlantshafinu um 3%. Þetta eru heldur hærri tölur en í spám Eurocontrol og má e.t.v. gera ráð fyrir því að flugvélaframleiðendur séu bjartsýnni í sínum spám en hlutlaus alþjóðastofnun.

Þrátt fyrir að munur sé í spám aðilanna þá eru ýmsir þættir sameiginlegir með þeim og má draga eftirfarandi þýðingarmikil atriði fram:

- Vöxtur í flugi mun halda áfram.
- Vöxtur verður mestur á öðrum mörkuðum en í Evrópu og Norður-Ameríku.

- Þungamiðja flugs er að færast til austurs og suðurs þannig að hlutdeild Asíu verður stærri en áður. Eftir sem áður verður flugmarkaðurinn innan Evrópu og á milli Evrópu og Norður-Ameríku á meðal fjögurra stærstu markaðanna.
- Umsvif lággjaldaflugfélaga hafa aukist mikið og munu halda áfram.
- Væntanlega verður aukning í flugi lággjaldaflugfélaga minnst á lengri leiðum þar sem slík flug henta verr inn í rekstrarlíkan sem byggist á mikilli nýtingu.

6. Loftslags- og umhverfismál

Engum dylst að eitt mikilvægasta mál okkar tíma eru breytingar í loftslagsmálum og áhrif þeirra á daglegt líf fólks. Flugsamgöngur eru almenningi ofarlega í huga þegar kemur að loftslagsmálum vegna umhverfisáhrifa sem hljóttast af þessum samgöngumáta. Einnig eru önnur atriði sem tengjast flugi og umhverfismálum svo sem hávaði og flokkun sorps í flugvélum. Ákveðnar lagalegar hindranir standa því í vegi að endurvinna megi sorp í flugvélum og því er það urðað eða brennt.

Ef litið er til stöðu Íslands varðandi losun gróðurhúsalofttegunda þá jókst hún um 13% á milli árána 2016 og 2017. Hefur losun koltvísýrings, metans, brennisteinsoxíðs og köfnunarefnisoxíðs aukist hér á landi um 158% á milli árána 2008 og 2018 samkvæmt tölum Hagstofu Íslands. Hlutfall flugsins er um 6,5% af heildarlosun Íslands og hefur vaxið úr 5,1% árið 2008. Þetta hlutfall mun lækka eftir gjaldþrot WOW air en ástæða er til að grípa til aðgerða sem geta lækkað þetta enn frekar eða unnið gegn áhrifum þess.

Hér að neðan er yfirlit yfir helstu styrkleika og veikleika Íslands þegar kemur að umhverfismálum og flugrekstri. Þá er farið yfir helstu ógnanir og tækifæri sem við stöndum frammi fyrir.

Styrkleikar

- Umhverfisvænir orkugjafar eru á Íslandi.
- Þekking er til staðar á alþjóðlegu regluverki um umhverfismál og almenningur er vel upplýstur um afleiðingar hnattrænnar hlýnunar og mengunar.
- Við höfum metnað til að gera betur og taka þátt í að uppfylla alþjóðaskuldbindingar okkar.
- Stuttar boðleiðir eru milli opinberra aðila, einkaaðila og háskólasamfélagsins.
- Ísland er leiðandi í flugleiðsögu og getur því haft áhrif á að einfalda og stytta flugferla.

Veikleikar

- Flugíð er óumhverfisvæn atvinnugrein í dag – hefur á sér neikvæða mynd
- Reglugerðir heimila litla endurvinnslu og því þarf að urða og brenna sorp.
- Óljós verkaskipting og heimildir varðandi umhverfismál á Íslandi.

Ógnanir

- Kostnaður við losunarheimildir sem getur takmarkað vöxt greinarinnar.
- Tímafrekt að flokka og hugsa nýjar umhverfisvænni leiðir.
- Getur búið til áður óþekktar takmarkanir í flugi (óljóst hvaða leið verður valin í kvótamálum – Corsia á móti ETS), þar sem Corsia er alþjóðleg leið til minnkunar útblásturs og ETS sem er evrópsk leið
- Erum lítil á heimsælikvarða.
- Erfitt og flókið að sækja í alþjóðlega sjóði.
- Erfitt að fá sérstakar ívilnanir eða undanþágur.
- Tal um svokallaða „flugskömm“.

Tækifæri

- Breyta regluverki varðandi urðun og endurvinnslu.
- Flugrekstur er stór iðnaður þannig að allar breytingar til batnaðar hafa mikil áhrif til góðs.
- Eigum í góðu alþjóðlegu samstarfi og fylgjumst vel með alþjóðasamfélaginu og því sem er í gangi þar.
- Umhverfisvænir orkugjafar sem hægt er að nýta í meira mæli (rafmagn í stað olíu)
- .
- Upplýsa almenning um mótvægisáðgerðir gegn útblæstri og hvar best er fyrir fyrirtæki og almenning að leggja sitt á vogarskálarnar.
- Einhvers konar hvatakerfi fyrir almenning og fyrirtæki til að „bæta sig“ í umhverfismálum.

Þegar litið er til þess hvaða áhrif umhverfismál geta haft á flug og vöxt þess þá er ekki líklegt að verð á losunarheimildum hafi mikil áhrif. Þó er það mögulegt ef verð fer upp fyrir ákveðin þolmörk og getur haft óbein áhrif vegna kostnaðaraukningar. Helstu áhrif munu líklega koma fram með þeim hætti að neikvætt almenningssálit á flugi hafi áhrif á ferðamynstur og vilja til að ferðast með flugi. Ísland mun alltaf þurfa flug vegna legu sinnar en áhrif geta komið fram í ferðalögum einstaklinga til landsins og yfir hafið.

Mikilvægt er að opinberir aðilar og flugrekendur marki sér skýra stefnu í umhverfismálum flugsamgangna. Bæði er það mikilvægt fyrir flug sem atvinnugrein en ekki síður vegna þess að mikilvægt er að leggja sitt af mörkum til að tryggja framtíð okkar á jörðinni.

Ljóst er að mikil þróun er að eiga sér stað þegar kemur að því að þróa flugvélar sem eru knúnar áfram af umhverfisvænum orkugjöfum eins og rafmagni. Þá er hröð þróun í hönnun tvinnkerfa (hybrid). Þessi þróun hefur ekki eingöngu átt sér stað á meðal stóru fyrirtækjanna á markaðinum, eins og Airbus, Boeing og Rolls Royce, heldur eru einnig minni fyrirtæki sem vinna að þessum markmiðum, eins og t.d. Bye Aerospace, Zunum, Pipistrel, Wright Electrical, Lilium o.fl. Þótt þessi verkefni séu í sumum tilvikum að slíta barnsskónum eru þau komin lengra en margan grunar. Vafalaust er óraunhæft í bráð að tala um umfangsmikið millilandaflug með

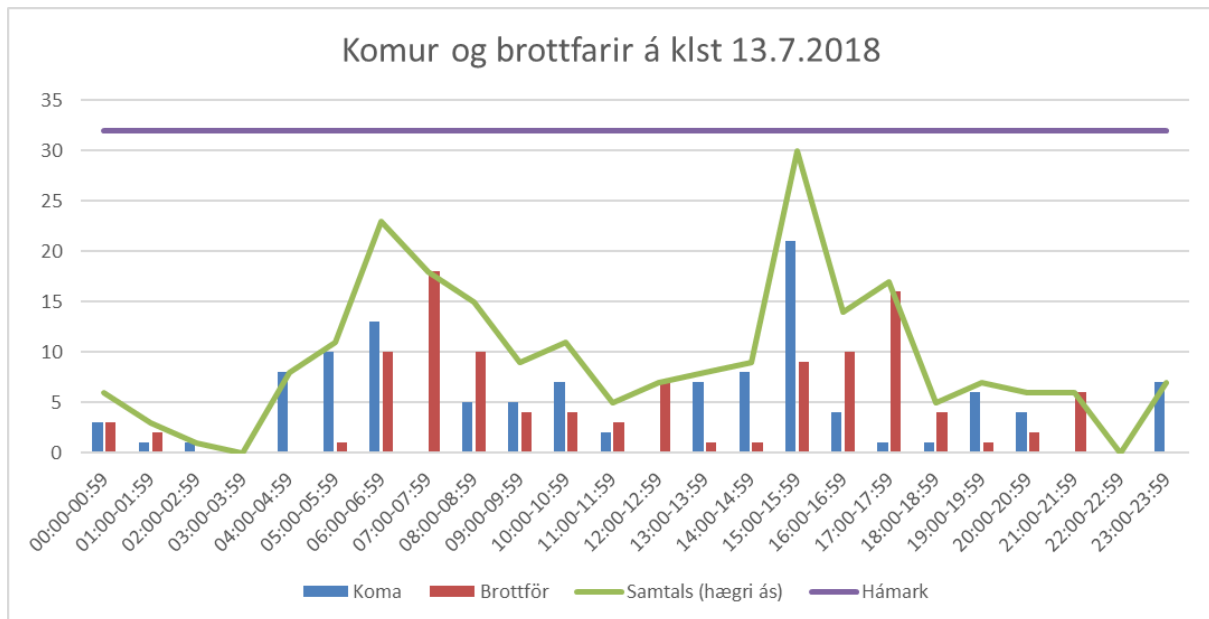
rafmagnsflugvélum en tækifærin á næstu árum liggja í innanlands-, almanna- og kennsluflugi. Mikilvægt er að Ísland taki þátt í þessari hröðu þróun meðal annars vegna þess að við framleiðum rafmagn á sjálfbæran hátt og gefum okkur út fyrir að vera umhverfisvænt land.

7. Keflavíkurlflugvöllur sem alþjóðaflugvöllur

Flugstöðin á Keflavíkurlflugvelli var opnuð 1987 og hefur mikil breyting orðið á henni síðan. Umsvif hafa margfaldast eins og áður hefur komið fram og hafa byggingar verið stækkaðar og þjónusta aukist.

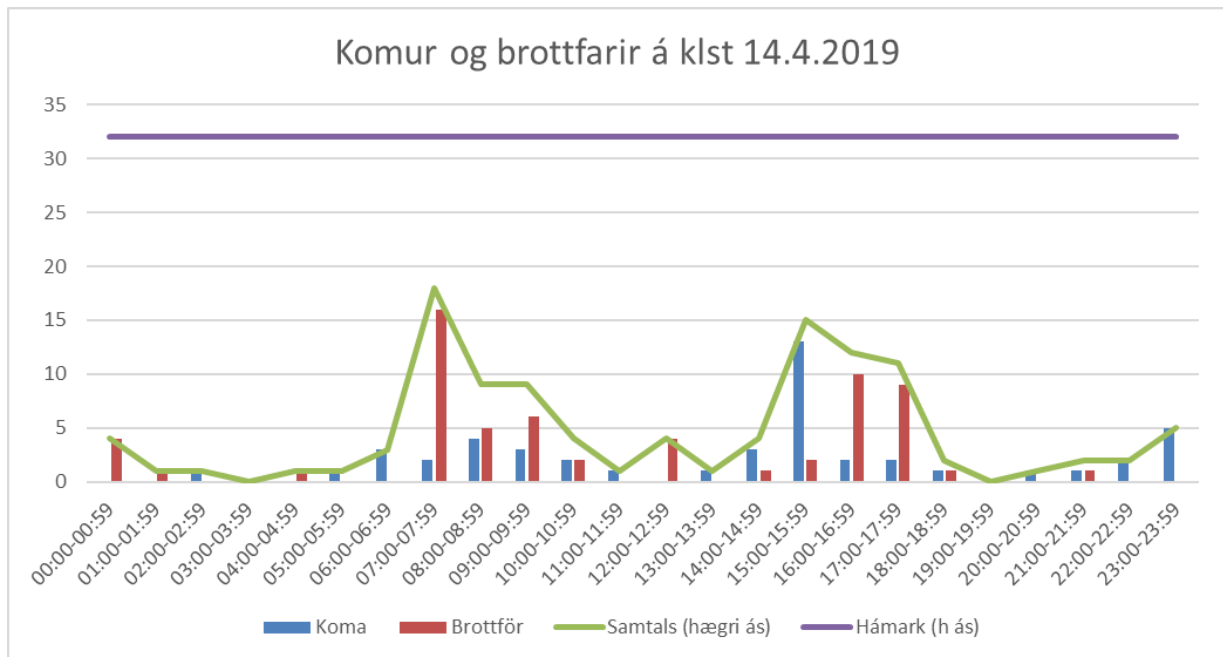
Með stækkun Keflavíkurlflugvallar og auknum fjölda farþega um hann á síðustu árum hefur óánægja farþega aukist vegna þess að innviðir flugstöðvarinnar hafa ekki ráðið við þennan fjölda á þann hátt sem best verður á kosið. Þrátt fyrir þetta var Keflavíkurlflugvöllur í 4. sæti af 36 flugvöllum í Evrópu í sínum stærðarflokki árið 2018 en var í fyrsta sæti árin 2009, 2011 og 2014.

Engum duldist sem fór í gegnum Keflavíkurlflugvöll á álagstíma árið 2018 að völluminn var undir álagi. Helstu álagstímar voru (og eru) milli 06:00 og 07:59 og 15:00 og 15:59 og gat flugvöllurinn ekki annað mikið fleiri ferðum á þeim tíma.



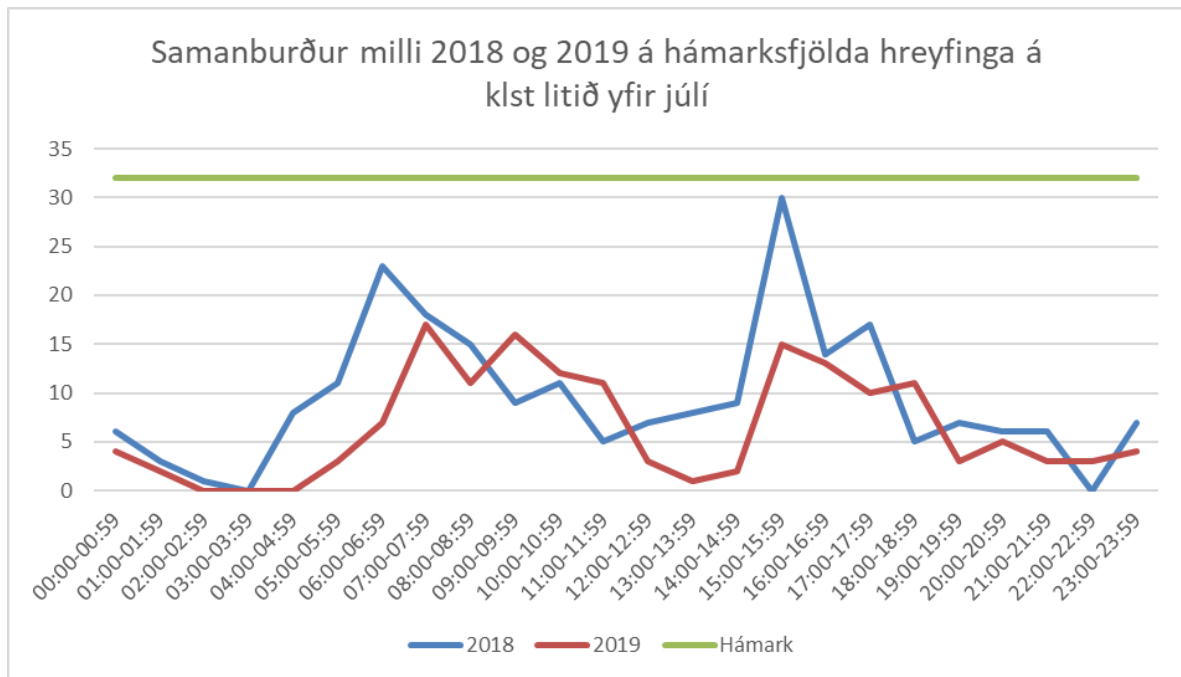
Mynd 27: Fjöldi komu og brottfara frá Keflavíkurlflugvelli á klukkustund 13.7.2018.

Ef litið er til stöðunnar í apríl 2019 sést hinn mikli munur sem er á álagi milli sumars og vetrar. Heildarfjöldi, þ.e. landingar og brottfarir samanlagt, er mestur um 18 en stærstan hluta sólarhringsins undir 12 sem gefur til kynna verulega ónýtta afkastagetu.



Mynd 28: Fjöldi komu og brottfara á Keflavíkurflugvelli 14.4.2019.

Eftir gjaldþrot WOW air hefur álagstíminn styst sem getur skýrst af tveimur ástæðum. Annars vegar vegna brotthvarfs WOW air og hins vegar hvernig flugtímar hjá Icelandair raðast upp yfir daginn vegna tengibanka félagsins. Breyting á flugáætlun Icelandair á þann veg að félagið er nú með tvo tengibanka innan dags þýðir breytta dreifingu ferða yfir daginn. Þetta hefur nokkur áhrif eins og sést þegar litið er á hámarksálag yfir heila viku 2018 og 2019 yfir mestan álagstíma. Árið 2018 voru frá 39-44% af öllum hreyfingum yfir daginn að þjappast saman á fjórar klukkustundir en árið 2019 hefur hlutfallið lækkað niður í 36-39%. Áfram eru þó ákveðnir áberandi álagstímar yfir sumarið.



Mynd 29: Samanburður á komu og brottförum á Keflavíkurflugvelli á klst í júlí 2018 og 2019.

Af þessu sést hversu mikil áhrif breytingar hjá stærsta flugfélaginu í Keflavík hafa á nýtingu afkastagetu á flugvellingnum. Mikilvægt er því að þróa starfsemina í Keflavík áfram með það í huga að dreifa álaginu bæði innan dags og yfir árið.

7.1 Hvatakerfi

Eins og flestir aðrir flugvellar hefur Keflavíkurflugvöllur verið með hvatakerfi til að fjölga áfangastöðum og dreifa álagi yfir daginn og árið. Kerfið er byggt á tvennan hátt:

Til að fjölga nýjum leiðum á veturna þ.e. nóvember til mars er eftirfarandi afsláttur boðinn og byrjar hann í 100% afslætti og lækkar svo næstu ár.

Á ári 1: 100% afsláttur af landingar og brottfarargjaldi.

Á ári 2: 75% afsláttur af landingar og brottfarargjaldi.

Á ári 3: 50% afsláttur af landingar og brottfarargjaldi.

Til þess að geta notið þessa afsláttar verður flugfélag að uppfylla tiltekin skilyrði, svo sem að fljúga að lágmarki átta sinnum yfir tímabilið, bjóða þarf upp á beint flug og farþegar verða að geta ferðast til og frá Íslandi. Tilgangur með þessu er að fá inn nýja áfangastaði sem koma með nýja farþega til og frá Íslandi en eru ekki að taka frá núverandi aðilum sem fljúga til og frá Keflavíkurflugvelli.

Til að dreifa ferðum betur yfir daginn þ.e. nýta þá tíma sem minni eftirspurn er eftir er eftirfarandi afsláttur í boði:

Afsláttur er 5 EUR á brottfararfarþega á ferðum sem eru milli 10:00–13:00 og 18:00–22:00 og eru í áætlunarflugi.

Bæði þessi hvatakerfi eru í samræmi við það sem tíðkanlegt er á öðrum flugvöllum og verður að telja að um skynsamlega uppsetningu sé að ræða. Aðrir flugvellir ganga þó jafnvel enn lengra og bjóða greiðslur, svo sem markaðsstuðning, fyrir að hefja flug til/frá viðkomandi flugvelli og þá sérstaklega ef flugvöllur er ekki með mikið flug fyrir eða viðbót er á áfangastað eða svæði sem vantar í framboð vallarins. Flugvellir eins og Dublin bjóða upp á fjölbreytt hvatakerfi hvað varðar ný flug, tímasetningar á flugvellingum, flugfélög geta fengið hlut í vexti vallarins og fleira slíkt. Allt þetta miðar að því að auka umsvif á vellingum og stýra nýtingu hans varðandi tímasetningar og notkun á þjónustu.

7.2 Verðlagning í Keflavík og samanburður við aðra flugvelli

Farþegar greiða margvísleg gjöld þegar þeir fara í gegnum Keflavík s.s. öryggisgjald, brottfarargjald eða flugstöðvargjald. Þau eru mismunandi á milli farþega sem fara frá landinu og tengifarþega. Hér að neðan sést hver gjöldin eru eftir farþegagerð. Gjöld eru í íslenskum krónum.

Enskt heiti gjalds	Sumargjald	Vetrargjald	Greitt fyrir	Undanþága frá gjaldi
Airport Security charge	1.350	1.200	Allir brottfararfarþegar	Ungbörn undir 2 ára, tengifarþegar og áhafnir flugvéla
Arrival security screening	800	400	Tengifarþegar og komufarþegar utan EES/ESB sem ekki uppfylla kröfur ESB/EES	Ungbörn undir 2 ára, áhafnir flugvéla
Terminal charge	1.200	700	Allir brottfararfarþegar	Ungbörn undir 2 ára, áhafnir flugvéla
Terminal charge	650	400	Tengifarþegar	Ungbörn undir 2 ára, áhafnir flugvéla

Tafla 6: Gjöld greidd fyrir hvern farþega á Keflavíkurlugvelli í íslenskum krónum.

Athygli vekur munurinn á milli gjalda fyrir tengifarþega og aðra farþega. Ekki verður séð að mikill munur sé á þjónustu milli tengifarþega og annarra farþega nema hvað varðar aðgengismál til og frá velli. Því er sá verulegi munur í verðlagningu sem er þarna á milli forvitnilegur. Sambærilegt gildir fyrir öryggisgjöldin og verður ekki séð að munur sé mikill á milli þeirrar þjónustu sem veitt er brottfararfarþegum og tengifarþegum.

- Service included in the terminal charge:

Passenger service infrastructure and its maintenance

- Access to the airport (surface traffic infrastructure and its maintenance)
- Road network
- Traffic signs
- Terminal yards, green areas

Passenger service infrastructure and its maintenance

- Terminals
- Passenger processing equipment
- Waiting areas and public premises (incl. facilitation of movement, such as lift and escalators)
- Signs
- Sanitation, incl. toilets for the disabled

Passenger bridges/apron bus transports

Baggage infrastructure and its maintenance

- Premises for baggage handling and delivery
- Baggage handling system
- Baggage sorting system
- Inbound baggage system

Þegar litið er til landingargjalda, brottfarargjalda og stæðisgjalda sést að ekki er munur á verðlagningu eftir þjónustubáttum.

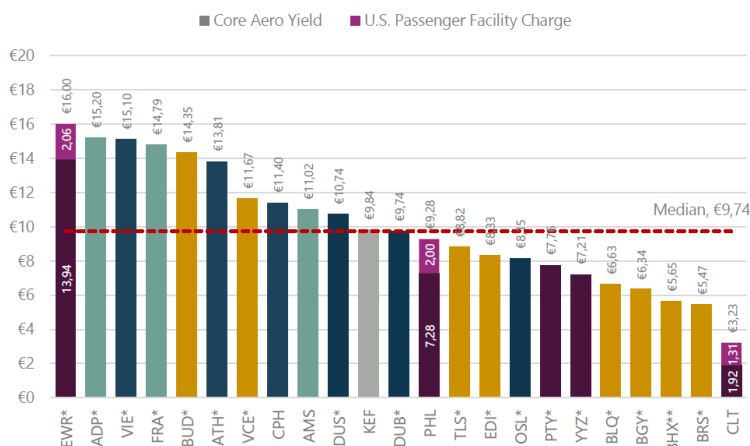
Ef litið er t.d. til flugvallarins í Dublin þá er mun meiri aðgreining þar milli mismunandi þjónustu sem virðist skynsamleg leið til að dreifa álagi og uppfylla þarfir mismunandi farþega og flugfélaga. Nauðsynlegt er að skoða til framtíðar hvort æskilegt sé að gera meiri greinarmun í verðlagningu út frá þeirri þjónustu sem óskað er eftir og fjárfestingu sem ráðist er í fyrir mismunandi gerðir flugfélaga.

Gjaldtakan er hluti af stærra máli sem er hver samkeppnisstaða og samkeppnisforskot Keflavíkurflugvallar er gagnvart öðrum flugvöllum sem hann er í samkeppni við. Samkvæmt greiningu og vinnu sem Isavia hefur unnið með aðstoð ráðgjafafyrirtækis eru gjöld sem Isavia rukkar fyrir þjónustu sína samkeppnishæf. Erfitt er að líta á gjöld Isavia og reikna þau niður á farþega vegna mikilla breytinga í farþegafjölda vegna gjaldþrots WOW air. En samkvæmt skýrslu ráðgjafa eru þau samkeppnishæf reiknuð niður á hvern farþega og eru á sama bili og samkeppnisvellir.

Aeronautical Yield

KEF's achieved aeronautical yield of €9.84 was marginally above the €9.74 sample median. This suggests charges are competitive, particularly versus European large and secondary hubs.

- KEF benchmarks around the median for aeronautical yield at €9.84 versus the median of €9.74.
- KEF's achieved charge is well below European large and secondary hubs (Paris Charles De Gaulle, Frankfurt, Athens International, Copenhagen, Amsterdam Schiphol, and Dusseldorf Airports).
- KEF's aeronautical yield is in line with Dublin Airport, another secondary hub experiencing rapid growth.
- Lower cost European airports typically serve point-to-point destinations.
- For the aircraft type aeronautical tariff benchmarking (see next pages), KEF's blended summer/winter yield adjusted for transfer passenger share is slightly below the median for all aircraft types with the exception of the Boeing 737 MAX8 (which performs at the median).
- This analysis conforms the achieved aeronautical yield median performance, which maintains KEF's competitive position across a range of aircraft types.



NOTES: PHL and CLT are June 2018 annual accounts. * December 2017 annual accounts. ** March 2018 annual accounts; remaining airports are December 2018. SOURCE: Various Annual Airport Reports, March 2019.

Mynd 30: Samanburður tekna vegna flugs á hvern farþega við ýmsa aðra flugvelli.

Heimild: Skýrsla Isavia sem unnin var 2019 af ráðgjafafyrirtæki. Gögn eru úr ársreikningum flugvallanna.

Á myndinni hér að framan er litið til tekna vegna flugs á hvern farþega og þær bornar saman við nokkra aðra flugvelli. Þarna er ekki verið að taka kostnað fyrir hverja landingu eða brottför heldur eru heildartekjur flugvallarins skoðaðar og þeim deilt niður á hvern farþega.

Ef horft er til gjalda varðandi eitt flug og kostnaður í Keflavík og Dublin borinn saman sést að munurinn er verulegur. Í töflunni er dæmi af Airbus A320-200 flugvél með 150 farþega, 75 farþega sem fara til og frá KEF og 75 sem eru tengifarþegar:

Liður	KEF	DUB	Athugasemd
Lendingargjald/runway	765,0	1.255,8	
Departure charge pr pax	763,5	951,8	
Terminal screening	1.012,7	0,0	
Parking	0,0	111,6	Miðað við narrowbody vél á contact stæði í 60 mínútur
Airbridge fee	0,0	29,4	Miðað við 60 mínútur
Security charge	739,0		
PRM fee	35,6		
Samtals	3.315,8	2.348,6	41% hærra í KEF en DUB

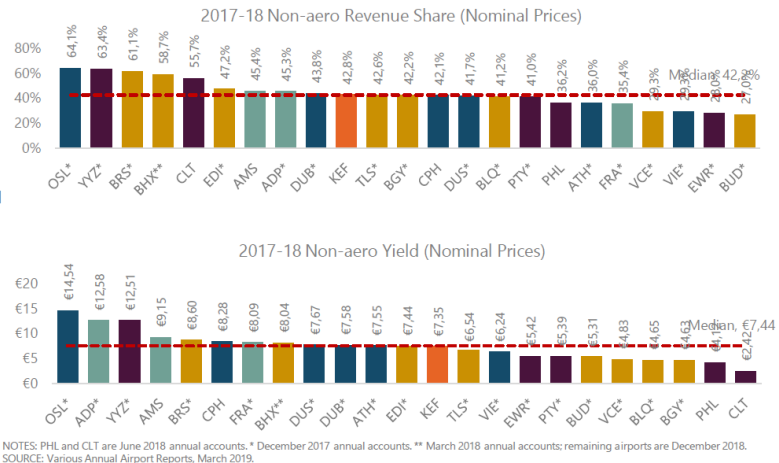
Tafla 7: Samanburður á gjöldum vegna Airbus A320-200 flugvélar á Keflavíkurflugvelli og Dublinflugvelli.

Annar mikilvægur þáttur í rekstri flugvalla eru tekjur fyrir óflugtengda þjónustu en með því er t.d. átt við tekjur flugvallarins af verslunar- og veitingarekstri, samgöngum o.þ.h. Eins og sést á myndinni hér að neðan er Keflavíkurflugvöllur í kringum meðaltalið í samanburðinum þegar kemur að hlutfalli þessara tekna af heildartekjum vallarins en undir meðallagi ef litið er á tekjur að meðaltali fyrir hvern farþega.

Non-Aeronautical Revenue Share and Yield

KEF's non-aeronautical revenue share is around the benchmark median and in line with Dublin and Copenhagen Airports. Non-aeronautical yield is also around the median but below a number of the secondary hubs. This suggests opportunity for higher revenue from favorable passenger mix.

- KEF benchmarks around the median for aeronautical revenue share at 42.8 percent, with the share in line with Dublin and Copenhagen Airports and other secondary hub airports.
- KEF's non-aeronautical yield at €7.35 is also around the benchmark median but below a number of European secondary hub airports.
- International passengers tend to spend more than domestic passengers due to typically having longer dwell times in airports and being eligible for duty and tax-free shopping.
- With the almost exclusive international passenger share at KEF, this would suggest opportunity for higher non-aeronautical revenue.
- One drawback for KEF is the high share of transfer passengers (40 percent in 2018) who typically have short connection times at the airport.
- Having sufficient space to speed up the processing of transfer passengers in peak periods and a compelling commercial offer would be expected to contribute to higher non-aeronautical revenue performance.



Mynd 31: Tekjur óflugtengdrar þjónustu Keflavíkurflugvallar samanborinn við ýmsa aðra flugvelli.

Það að tekjur á hvern farþega eru undir meðallagi getur einkum skýrst af tveimur þáttum eins og rakið er í skýrslu Isavia, þ.e.:

- Hlutfall tengifarþega er að meðaltali hærra í Keflavík en annars staðar og tími þeirra minni til að versla.
- Tími tengifarþega hefur undanfarin ár verið enn takmarkaðri vegna þrengsla og takmarkana í Keflavík. Ef flugvöllur er þéttsetinn og farþegar stressaðir með að ná flugi eru þeir ekki að eyða tíma í að versla meðan þeir skipta um flug.

Ljóst er að tækifæri eru til að auka óflugtengdar tekjur á hvern farþega en það myndi kalla á fjárfestingu og því að tryggja tíma fyrir tengifarþega. Á sama tíma vilja flugfélög hafa tíma til tenginga sem allra stýstan til að tryggja þægindi fyrir farþega og að heildarflugtími sé sem stytstur. Skammur skiptitími eykur möguleika á aukinni nýtingu flugvéla auk þess sem flugferðir koma betur í út í leitavélum eftir því sem heildarflugtími er styttri.

7.3 Þjónusta þriðju aðila í Keflavík

Margvísleg þjónusta er veitt flugfélögum á Keflavíkurflugvelli sem aðrir en Isavia sinna og má þar nefna afgreiðslu flugvéla, eldsneytis afgreiðslu, akstursþjónustu o.s.frv. Þegar flugfélög meta hvert þau eiga að fljúga eru einna mikilvægustu þættirnir tengdir flugafgreiðslu og eldsneytisafgreiðslu flugvéla.

Á Keflavíkurflugvelli eru þrjár flugafgreiðsluáðilar:

- Dótturfélag Icelandair, IGS. IGS þjónustar jafnframt nokkur önnur flugfélög, svo sem Austrian, Czech Airways, Finnair, Lufthansa, SAS, Travel Services og United Airlines.
- Airport Associates sem þjónustaði WOW air, en þjónustar í dag m.a. airBaltic, Delta, Eurowings, Air France, Cargolux, American Airlines, Iberia Express, Bluebird Nordic, Wizz air, Norwegian, easyjet, British Airways og fleiri félög.
- ACE Handling sem þjónustar eitt flugfélag þ.e. Edelweiss.

Þessi fákeppni hefur ásamt fleiri þáttum leitt til hás verðs á afgreiðslu flugvéla og lét Isavia skoða þennan kostnað meðal flugfélaganna Icelandair, WOW air og Easyjet í byrjun árs 2019. Skoðaður var kostnaður hjá 16 flugvöllum og var munur milli Keflavíkurflugvallar og annarra flugvalla eins og sjá má hér að neðan:

Turnaround kostnaður fyrir narrowbody vél	Meðaltal í EUR	Hæsti kostnaður í EUR	Lægsti kostnaður í EUR
Algengur kostnaður í EUR	1.339	2.780	840
KEF kostnaður í EUR	1.838	3.402	1.429
Munur í prósentum	+37%	+22%	+70%

Tafla 8: Kostnaður við afgreiðslu flugvéla Icelandair, Wow Air og Easyjet í byrjun árs 2019.

Heimild: Skýrsla Isavia.

Þetta yfirlit sýnir veikleika í samkeppnisstöðu Keflavíkurflugvallar. Þessi munur sem og munur á öðrum gjöldum á vellið veikir stöðu hans í samkeppni við aðra flugvelli og eykur mikilvægi þess að auka skilvirkni eins og frekast er kostur.

8. Opinbert umhverfi

Með opinberu umhverfi flugrekstrar er átt við lög og reglur sem um starfsemina gilda og stjórnslu flugmála í landinu. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra fer með yfirstjórn flugmála hér á landi en Samgöngustofa annast stjórnslu og eftirlit með flugmálum og er hlutverk stofnunarinnar afar víðfeðmt á því sviði. Á meðal verkefna Samgöngustofu á sviði loftferða eru eftirfarandi:

1. Skrá loftför í íslenska loftfaraskrá.
2. Veita leyfi til hvers konar reksturs sem skilgreindur er í loftferðalögum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra, eins og flugreksturs, reksturs viðhaldsstöðva, flugskóla, skóla fyrir flugleiðsöguþjónustu og flugvéltækna, rekstrarstjórnun flugumferðar, flugleiðsöguþjónustu, reksturs flugvalla og flugstöðva, sem og að hafa samfellt eftirlit með þessari starfsemi.
3. Gefa út heimildir í samræmi við lög, reglugerðir og alþjóðlegar skuldbindingar og hafa eftirlit með þeirri starfsemi sem grundvallast á þessum heimildum.
4. Gefa út skírteini til einstaklinga í samræmi við lög og reglugerðir og alþjóðlegar skuldbindingar og tryggja framkvæmd prófa.
5. Kveða á um skipulag loftrýmis og flugleiðsögu eða gera tillögu um slíkt til ráðherra.
6. Annast eftirlit með framkvæmd flugverndar í samræmi við lög, reglugerðir og alþjóðlegar skuldbindingar á sviði flugverndar.
7. Gæta hagsmuna almennings með því m.a. að:
 - a. stuðla að vernd neytenda í viðskiptum þeirra við flugrekendur og aðra leyfisskylda aðila, svo og aðila sem selja flugferðir til og frá Íslandi með erlendum flugrekendum,
 - b. stuðla að birtingu skýrra upplýsinga fyrir notendur og krefjast gagnsæis gjaldskráa og skilmála í flugsamgöngum,
 - c. tryggja réttindi fatlaðs fólks og hreyfihamlaðra sem ferðast með flugi.

Eðli málsins samkvæmt gegnir Isavia ohf. veigamiklu hlutverki þegar kemur að flugmálum, en félagið starfar einkum á grundvelli laga nr. 76/2008 um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o.fl. Í 1. mgr. 4. gr. laganna er tilgangi félagsins lýst á þann veg að hann sé að annast rekstur, viðhald og uppbyggingu Keflavíkurflugvallar sem borgaralegs alþjóðaflugvallar auk hagnýtingar flugvallarsvæðisins í þágu öryggis- og varnartengdrar starfsemi og þjóðlegra skuldbindinga ríkisins. Enn fremur skal félagið annast rekstur, viðhald og uppbyggingu Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, þ.m.t. rekstur verslana með tollfrjálsar vörur á flugvallarsvæðinu, starfsemi sem er í beinum tengslum við flugrekstur, rekstur flugvalla og flugstöðvar og aðra starfsemi sem nauðsynlegt er að sé innan haftasvæðis flugverndar.

Til viðbótar við þá starfsemi sem Isavia sinnir á Keflavíkurflugvelli og í Flugstöð Leifs Eiríkssonar annast félagið flugleiðsöguþjónustu í innanlandsflugi og alþjóðaflugi yfir norðanverðu Norður-Atlantshafi á 5,4 milljón ferkílómetra svæði. Á Keflavíkurflugvelli sinna önnur opinber embætti þýðingarmiklu hlutverki og ber þar helst að nefna lögregluembættið á Suðurnesjum og tollaefirlit tollstjóra.

Helstu almennu áhersluatriði flugstefnu Íslands þegar kemur að hinu fjölbætta regluverki og stjórnarsýslu flugmála eru eftirfarandi:

1. Öryggismál í flugrekstri, rekstri flugvalla og rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsögu eru, hér eftir sem hingað til, í algerum forgangi þegar kemur að flugmálum.
2. Stjórnarsýsla flugmála verður að vera skilvirk og fjárveitingar að endurspeglum umfang og kröfur til opinberra aðila.
3. Móta verður eigendastefnu fyrir Isavia eins og gert er ráð fyrir í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar. Sú eigendastefna verður að taka mið af því að Isavia gegnir þýðingarmiklu almannasamgönguhlutverki hér á landi.

8.1 Flugvernd og flugvirkt

8.1.1 Lagaumhverfi flugverndar

Markmið flugverndar í almenningssflugi er að tryggja öryggi farþega, áhafna, starfsfólks flugvalla og almenningss með því að nauðsynlegar flugverndarráðstafanir séu innleiddar og viðhafðar á flugvöllum og hjá flugrekendum sem sinna millilandaflugi á farþegum, farmi, pósti, birgðum og fleira. Með flugvernd er stefnt að því að tryggja vernd almenningssflugs gegn ólöglegum aðgerðum.

Reglur um flugvernd má finna í reglugerð um flugvernd nr. 750/2016 sem innleiðir m.a. reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 300/2008 frá 11. mars 2008 um sameiginlegar reglur um flugvernd í almenningssflugi og um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 2320/2002. Í reglugerðinni er meðal annars fjallað um aðgang að haftasvæði flugvallar, bakgrunnsathuganir, skimun starfsmanna, farþega, bannaða hluti, ráðningu og þjálfun starfsfólks, leynilegar ákvarðanir o.fl.

8.1.2 Eftirlit með flugverndarkröfum

Í reglugerð um flugvernd segir að Samgöngustofa sé tilnefnt eftirlitsstjórnvald samkvæmt reglugerðinni og annast stofnunin meðal annars tilkynningar til Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA) á grundvelli hennar. Þá skal Samgöngustofa annast gæðauttektir á flugvernd og gera viðeigandi úttektir á flugverndarráðstöfunum með aðferðum gæðastjórnunar og samkvæmt bestu starfsvenjum. Til að ná þessum markmiðum hefur Samgöngustofa það hlutverk að viðhafa nauðsynlegt eftirlit með aðilum sem sjá um framkvæmd flugverndarráðstafana eins og t.d. hjá flugvöllum, flugrekendum, flugafgreiðsluaðilum, viðurkenndum umboðsaðilum, þekktum sendendum o.fl. og ganga úr skugga um að þeir hafi innleitt kröfur flugverndar á viðeigandi hátt. Helstu réttarheimildir um flugvernd eru 70. gr. og 70. gr. a.-f. loftferðalaga og reglugerð nr. 750/2016 um flugvernd, með síðari breytingum.

Til viðbótar við eftirlit Samgöngustofu hefur Eftirlitsstofnun EFTA heimild til að framkvæma úttektir á flugverndareftirliti í samvinnu við Samgöngustofu á íslenskum millilandaflugvöllum og hjá eftirlitsskyldum aðilum sem beita flugverndarráðstöfunum í þeim tilgangi að fylgjast með beitingu reglna um flugvernd hér á landi.

8.1.3 Þýðing flugverndar

Flugvernd er afar þýðingarmikil enda er flugöryggi í víðtækum skilningi algert forgangsmál fyrir allan flugrekstur. Þá eru miklir hagsmunir í húfi fyrir flugrekstraraðila á Íslandi að þeir uppfylli ávallt allar flugverndarkröfur þar sem brot á lögum og/eða reglum um flugvernd geta haft í för með sér afturköllun starfsleyfis.

Flugvernd hefur reynst mjög kvikur og breytilegur þáttur í allri flugstarfsemi og koma gjarnan kröfur að utan eftir atvik eða öflun upplýsinga um hugsanlegar fyrirætlanir hryðjuverkahópa. Flugvernd snertir alla geira flugiðnaðarins hvort sem um er að ræða flugleiðsögu, flugvelli, flugrekstraraðila, þjónustu við loftför og flugleiðsögubúnað. Flugíð er í eðli sínu alþjóðlegt og íslenskt líkan um flugrekstur byggist á sókn inn á markaði beggja vegna hafsins. Kröfurnar koma því frá alþjóðastofnunum sem og stofnunum nágrannalandanna s.s. frá Bandaríkjunum, Kanada og ESB. Gerðar eru strangar kröfur til þess að reglum og kröfum sé fylgt eftir og sætir flugkerfið tíðum úttekjum og eftirliti erlendra aðila sem bætist við eftirlit Samgöngustofu. Sé þessu ábótavant eru settar hömlur á starfsemina og því er afar mikilvægt að íslensk flugmálayfirvöld séu stöðugt vakandi fyrir breytingum á lögum og reglugerðum. Alþjóðasamstarfið er mikið beggja vegna hafs og mikilvægt vegna öryggis og verndar að hagsmunir Íslands og hins almenna farþega séu þar ávallt í fyrirrúmi. Þátttaka í ákvarðanatökum er því afar mikilvæg og sérstaða Íslands í ýmsum málum viðkomandi flugvernd er mikilvæg t.d. hvað varðar að fá samþykktar ásættanlegar lausnir og má þar nefna sérstakar aðferðir í flugvernd vegna legu landsins og afskekktu flugvelli með mjög takmörkuðu flugi.

8.1.4 Lagaumhverfi flugvirkar

Flugvirkt (e. facilitation) snýr fyrst og fremst að samhæfingu þeirra opinberu aðila sem koma að afgreiðslu eða þjónustu við loftför, farþega, farangur og farm til þess að flutningar geti gengið snurðulaust fyrir sig.

Kröfur um flugvirkt koma fram í 9. viðauka við stofnsáttmála Alþjóða flugmálastofnunarinnar um alþjóðlegt almenningsflug (Chicago samningurinn) og eru þær innleiddar í íslenskan rétt með reglugerð um flugvirkt nr. 1025/2012, viðauka við hana og handbókum sem útbúnar eru af þjónustu-, afgreiðslu- og eftirlitsaðilum á flugvöllum. Reglugerðin tekur til afgreiðslu farþega, farangurs og farms, þ.m.t. dýra og þjónustu við loftför á millilandaflugvöllum hér á landi. Samgöngustofa fer með framkvæmd reglugerðarinnar en þar sem einstök verkefni eða framkvæmd þeirra falla undir valdsvið annarra stofnana veitir Samgöngustofa leiðbeiningar eða kemur með ábendingar um skuldbindingar á gildissviði reglugerðarinnar og breytingar á þeim. Þá ber Samgöngustofa ábyrgð á tilkynningum frávíka til Alþjóða flugmálastofnunarinnar.

Í reglugerð nr. 1025/2012 er m.a. kveðið á um skyldu ráðherra til að skipa flugvirkarráð sem samhæfir og samræmir starfsemi þeirra opinberu aðila og annarra sem koma að afgreiðslu eða þjónustu við loftför, farþega, farangur og farm á flugvöllum til þess að einfalda formsatriði og greiða fyrir flutningi og afgreiðslu þeirra þannig að flutningur geti gengið snurðulaust fyrir sig. Ráðið skal leitast við að leysa úr ágreiningi milli opinberra aðila er varða úrlausnatriði sem hafa áhrif á rekstur alþjóðlegs almenningsflugs. Ráðið samræmir innleiðingu og breytingar á reglum sem varða flugvirkt eins og kostur er og skal eiga um það samráð við hagsmunaaðila. Loks skal ráðið hafa umsjón með og bera ábyrgð á að gerð verði áætlun um framkvæmd flugvirkar sem miði að því að bæta úr og fullnægja kröfum sem samræmast skuldbindingum

ríkisins sem af viðauka 9 við Chicago samninginn leiðir. Þá getur ráðið fjallað um einstök mál sem ráðherra beinir til þess og varða flugvirkt.

Í viðauka við reglugerð nr. 1025/2012 eru settar fram kröfur sem ætlað er að tryggja lágmörkun þess tíma sem nauðsynlegur er fyrir landamærastjórn, að lágmarks óþægindi hljótist af beitingu stjórnsýslu- og eftirlitskrafna og að hraðað sé miðlun viðeigandi upplýsinga milli yfirvalda, rekstraraðila flugvallar, flugrekenda og þjónustuaðila á flugvelli. Kröfurnar taka meðal annars til meðferðar óæskilegra persóna og brottvísana, þjónustu við loftför og komu og brottför farþega og farangurs.

8.1.5 Almennt um loftrýmismál og flugleiðsögu

Íslenska ríkið sinnir og ber ábyrgð á flugleiðsögu í gríðarstöru loftrými sem nær út fyrir lofthelgi ríkisins. Þegar talað er um flugleiðsöguþjónustu er almennt átt við samheiti yfir flugleiðsöguþjónustu og rekstrarstjórnun flugumferðar. Hugtakið tekur þannig til veitingar fjarskiptaþjónustu, leiðsöguþjónustu, kögunarþjónustu, flugumferðarþjónustu, flæðisstjórnunar flugumferðar, stjórnunar loftrýmis, flugveðurþjónustu og upplýsingaþjónustu flugmála.

Ísland liggur á svokölluðu NAT svæði eða Norður Atlantshafssvæði ICAO sem stendur fyrir alþjóðleg samtök flugmálastjórna en ábyrgð á flugleiðsöguþjónustu svæðisins er skipt á milli níu ríkja: Bretlands, Íslands, Kanada, Noregs, Bandaríkjana, Danmerkur, Portúgal, Írlands og Frakklands. Hluti svæðisins sem íslenska ríkið sinnir flugleiðsöguþjónustu innan nær til svæðis sem er undir stjórn Danmerkur fyrir hönd Grænlands, samkvæmt samningi þar um.

Íslenska flugstjórnarsvæðið ber alþjóðlegu skammstöfunina BIRD og nær svæðið yfir svæði frá 61°N að norðurpólnum, og frá 76°W að 30°E. Aðliggjandi svæði eru bresku svæðin Shanwick (EGGX) og Prestwick (EGPX), kanadísku svæðin Gander (GZQX) og Edmonton (CZEG), rússneska svæðið Murmansk (ULMM) og norsku svæðin Bodö (ENOB) og Stavanger (ENSV). Helstu flugvellar í íslenska flugstjórnarsvæðinu eru í Keflavík, Reykjavík, Akureyri, Vogar í Færeyjum, Syðri Straumfjörður og Thule á Grænlandi.

Rúmlega fjórðungur flugumferðar á leið yfir Norður-Atlantshafið fer í gegnum íslenska flugstjórnarsvæðið en Norður-Atlantshafssvæðið hefur nokkra sérstöðu meðal úthafssvæða vegna sveigjanleika, bæði hvað varðar flugleiðir og flughæðir. Flugumferð í íslenska flugstjórnarsvæðinu er meðal annars stjórnað með gögnum frá sjö ratsjárstöðvum á fimm stöðum á Íslandi auk þess sem ein ratsjárstöð er í Sumburgh í Skotlandi og ein á Sornafelli í Færeyjum. Einnig er kögunarþjónusta, þ.e. sá búnaður og þjónusta sem er notuð til að ákvarða staðsetningu sérhvers loftfars til að tryggja örugga fjarlægð milli þeirra, veitt með notkun ADS búnaðar (Automatic Dependent Surveillance). Íslenska flugstjórnarsvæðinu er skipt í fjögur undirsvæði til að dreifa álagi við stjórnun flugumferðarinnar.

8.1.6 Lagaumhverfi

Um flugumferðarstjórn gilda m.a. reglur viðauka 11 um flugumferðarþjónustu við stofnsáttmála Alþjóða flugmálastofnunarinnar um alþjóðlegt almenningsflug (Chicago-samningurinn). Ákvæði viðaukans eru innleidd með reglugerð um flugumferðarþjónustu nr. 787/2010, viðauka við hana og ákvæðum í handbókum veitanda flugumferðarþjónustu og í Flugmálahandbók. Markmið reglugerðar nr. 787/2010 er að kveða á um sameiginlegar kröfur um veitingu flugumferðarþjónustu á Íslandi með hliðsjón af alþjóðlegum reglum í þeim tilgangi

að efla öryggi og skilvirkni þjónustunnar. Reglugerðin tekur til flugumferðarþjónustu sem veitt er hér á landi, í lofthelgi Íslands og í því loftrými sem Íslandi hefur verið falin þjónusta í samkvæmt skuldbindingum og samningum á sviði þjóðaréttar.

Þá gildir um flugleiðsögu reglugerð nr. 870/2007 ásamt síðari breytingum um flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu. Markmið reglugerðarinnar er að setja samræmdan regluramma um flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu í þeim tilgangi að efla öryggi og skilvirkni. Reglugerð 870/2007 tekur til flugleiðsöguþjónustu sem veitt er hér á landi, í lofthelgi Íslands og í því loftrými sem Íslandi hefur verið falin þjónusta í samkvæmt skuldbindingum og samningum á sviði þjóðaréttar.

Samgöngustofa er það stjórnvald sem er ábyrgt fyrir því að tryggja viðeigandi eftirlit með því að rekstur veitenda flugleiðsöguþjónustu, innan þess loftrýmis sem íslenska ríkið er ábyrgt fyrir, sé öruggur og skilvirkur. Samgöngustofa hefur eftirlit með þessu í formi úttekta og prófana. Isavia er tilnefnt af Samgöngustofu sem sá aðili sem sinnir flugumferðarþjónustu fyrir hönd íslenska ríkisins innan íslenska flugstjórnarsvæðisins.

Kröfur um veitingu upplýsingaþjónustu flugmála er að finna í viðauka 15 um upplýsingaþjónustu flugmála við stofnsáttmála Alþjóða flugmálastofnunarinnar um alþjóðlegt almenningsflug (Chicago samningurinn). Viðaukinn er innleiddur með reglugerð um upplýsingaþjónustu flugmála nr. 772/2010, viðauka við reglugerðina og handbókum gefnum út af veitanda upplýsingaþjónustu flugmála með leiðbeiningum til starfsmanna um framkvæmd þjónustunnar.

Kröfur um veiturþjónustu fyrir flugleiðsögu er að finna í viðauka 3 við stofnsáttmála Alþjóða flugmálastofnunarinnar um alþjóðlegt almenningsflug (Chicago samningurinn). Viðaukinn er innleiddur með reglugerð um upplýsingaþjónustu flugmála nr. 771/2010, viðauka við reglugerðina og handbókum gefnum út af veitanda veiturþjónustu með leiðbeiningum til starfsmanna um framkvæmd þjónustunnar. Veiturstofa Íslands, auk Isavia, sinnir veiturþjónustu fyrir flugleiðsögu.

8.1.7 Tilkynningar um atvik í flugi

Með innleiðingu Evrópureglna um öryggisstjórnunarkerfi í flugleiðsögu og reglum um tilkynningar og greiningu atvika í flugi hefur náðst árangur hvað varðar tilkynningu flug- og flugumferðaratvika, sem veitir möguleika á nauðsynlegri greiningu og úrvinnslu til úrbóta vegna atvikanna og til stöðugra umbóta. Með nýjum reglum um atvikatilkynningar þar sem m.a. eru gerðar kröfur um sanngirnismenningu (e. *just culture*) er full ástæða til að vænta þess að tilkynningum fjölgi enn frekar og úrbætur verði varðandi tilkynningar vegna flugvallastarfsemi. Með sanngirnismenningu er átt við að einstaklingar (einkum starfsmenn innan fluggeirans) þurfa ekki að óttast málsóknir eða saksókn ef þeir tilkynna um atvik sem rekja má til gáleysis eða mistaka þeirra. Í sanngirnismenningu kemur einungis til slíkra aðgerða ef atvik má rekja til ásetnings eða stórkostlegs gáleysis viðkomandi.

Tryggja þarf að sú innleiðing á sanngirnismenningu sem nýjar reglur gera kröfu um skili sér bæði til allrar starfsemi flugs og einnig í lagaumhverfinu. Tryggja þarf enn fremur að Samgöngustofu sé gert kleift að vinna nauðsynlegar upplýsingar úr þeim gögnum sem berast til að nýta sem best þá möguleika á öryggisúrbótum sem geta fylgt slíkri greiningu á

atvikagögnum. Á undanförunum árum, með tækninýjungum í kögunarþjónustu innan flugleiðsögunnar í íslensku loftrými hafa enn fremur fengist nákvæmari mælingar um öryggisárangur sem aftur veita nákvæmari og betri gögn til úrvinnslu úrbóta og umbóta. Tryggja þarf getu bæði Samgöngustofu sem og Isavia til að sinna þessu verkefni, bæði innan stofnananna sem og innan NAT SPG samstarfsins.

8.1.8 Mikilvægi loftrýmisins

Loftrýmið yfir Íslandi er takmörkuð auðlind. Til viðbótar hefðbundnum loftförum hafa fjarstýrð og ómönnuð loftför bæst við sem notendur loftrýmis á sama tíma og eftirspurn eftir kyrrð og ró er einnig til staðar, t.d. innan þjóðgarða, og takmarkanir hafa verið settar á flug til verndar dýralífi. Hvað varðar nýja notendur loftrýmis, eins og fjarstýrð loftför (RPAS), þarf að tryggja að þekkingar sé aflað og henni viðhaldið innan viðeigandi stofnana til að Ísland sé í stakk búið til að taka á móti og sinna nýjum notendum. Samgöngustofa skal setja fram loftrýmisstefnu og vinna að því að tryggja jafnan aðgang notenda að loftrýminu og birta verklagsreglur varðandi skipulag loftrýmis. Óumdeilanlegt er að flugstarfsemi er mikilvæg fyrir íslenskt samfélag. Þessu mikilvægi verður ekki fylgt eftir nema tryggður verði stuðningur við viðhald og framgang þekkingar á sviði flugs, þar með talið við verklega flugkennslu og flugþjálfun. Aðgengi að loftrými og flugvöllum spilar hér meginhlutverk sem ekki má vanrækja.

Íslandi hefur verið falið með gerð alþjóða- og milliríkjasamninga að sinna mun stærra loftrými en sem nemur lofthelgi landsins. Hundruð starfa hafa orðið til vegna þessara samninga og mikilvægi þeirra er ótvírætt. Tryggja þarf að Ísland sé virkur aðili innan alþjóðasamstarfsins, ekki síst til að viðhalda því góða samstarfi sem um loftrýmið hefur ríkt. Einnig til að sjónarmið sem varða loftrýmið og flugleiðsöguna skili sér í þeirri stöðugu þróun á reglusetningu sem á sér stað innan bæði Alþjóða flugmálstofnunarinnar sem og ýmissa Evrópustofnana. Slík þátttaka verður ekki tryggð né mun hún skila árangri nema mannaflapörf flugleiðsögunnar sé tryggð. Isavia og Samgöngustofa hafa fyrir hönd Íslands tekið mjög virkan þátt í stýrihópi flugleiðsögu NAT svæðisins (NAT SPG) og skal því virka starfi viðhaldið.

Haldið skal áfram á þeirri braut að fjárfesta í nýrri, skilvirkari og öruggari tækni sem tryggir einnig hagkvæman rekstur innviða, bæði hvað varðar flugleiðsögu og rekstur millilandaflugvalla. Stafræn framtíðarsýn, umhverfisvernd en fyrst og fremst öryggi og vernd ættu að vera áhersluatriði. Alþjóða flugmálstofnunin hefur sett fram markmið varðandi hnattræna flugleiðsögu sjálfbærni og Samgöngustofu ætti að vera skylt að hafa ávallt fulla yfirsýn yfir stöðu Íslands að þessu leyti. Á sama tíma og samstarfi innan NAT SPG skal sinnt af festu skal einnig fylgja eftir innleiðingu reglna um hið samevrópska loftrými og tryggja við það verkefni að hagsmunum Íslands sé haldið til haga með hliðsjón af bæði staðsetningu loftrýmisins (í Norður-Atlantshafssvæði ICAO) og einnig þeirri starfsemi sem er um margt ólík þeirri flugleiðsögu sem þörf er á á meginlandi Evrópu. Þó að mikilvægt sé að viðhalda samhæfingu við regluramma nágrannasvæðanna er einnig mikilvægt að reglusetning miði fyrst og fremst að því svæði og þeirri starfsemi sem Ísland er að sinna. Tryggja þarf að sjónarmið Íslands séu skýr og að þeirri þekkingu sem aflað hefur verið sé viðhaldið innan þeirra stofnana sem að verkefninu koma. Ráðuneytið gegnir hér lykilhlutverki varðandi áhrifamat nýrra reglugerða og samráð við alla hagsmunaaðila.

Aðild Íslands að Geimvísindastofnun Evrópu hefur verið í umræðunni undanfarin ár og eru þau mál í ákveðnum farvegi. Aukin notkun gervihnattaleiðsögu er ótvírætt það sem framtíðin mun

bera í skauti sér og nú þegar er úrelting hefðbundinna leiðsöguvirkja hafin á Íslandi. Fyrir aðflug og brottflug er nauðsynlegt að nota leiðréttingatækni til að tryggja nægjanlega nákvæmni leiðsögu og hefur notkun EGNOS, sem er evrópskt leiðréttingakerfi fyrir gervihnattaleiðsögu, nú þegar verið hafin á austasta hluta Íslands. Að svo stöddu er drægni kerfisins ekki fullnægjandi fyrir notkun á öllu landinu en hefja ætti viðræður varðandi frekari útbreiðslu kerfisins, hvort sem það verður í gegnum Geimvísindastofnun Evrópu eða á víðari vettvangi.

8.1.9 Aðild að Eurocontrol

Aðild Íslands að Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu (Eurocontrol) hefur verið til skoðunar um margra ára skeið. Af þeirri þróun sem hefur átt sér stað innan Eurocontrol undanfarin misseri sem og stefnumörkun framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins með endurnýjuðum samningi við stofnunina um netaðgerðastjórnar (*Network Manager*) má álykta að hlutverk Eurocontrol verði áfram mjög mikilvægt. Af 44 ríkjum ECAC (*European Civil Aviation Conference*) er Ísland eitt af þremur sem ekki er aðili að Eurocontrol. Til að standa vörð um hagsmuni notenda loftrýmisins er æskilegt að ljúka aðildarviðræðum að Eurocontrol.

8.2 Loftferðasamningar

Ísland hefur gert 96 samninga og viljayfirlýsingar (MoU) um loftferðir við önnur ríki (sjá viðauka <https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=bfa5f3f6-51bf-11e7-9410-005056bc4d74>). Alls hafa verið gerðir 87 loftferðasamningar ef með eru taldir tveir samningar vegna aðildar að loftferðasamningi ESB og BNA, Norðurlandasamningurinn, EES/EFTA. Auk þess hafa verið gerðar níu viljayfirlýsingar.

Í þessu eru taldir með 10 samningar við ESB ríki auk Sviss en heimildir eru til flugs til allra ESB ríkjanna 28. Þannig að heimilt er flug til 18 annarra ESB-ríkja án sérstakra samninga. Þá hafa réttindi til flugs út fyrir ESB verið rýmkuð frekar með 15. gr. reglugerðar nr. 1008/2008, um flugrekstur innan ESB. Því hefur verið samið um viðskiptaflug til 101 ríkis (86-3+18) auk viljayfirlýsinga milli 9 ríkja eða til 109 ríkja alls. Af þeim er nú þegar hægt að beita 101 samningi og viljayfirlýsingum. Viljayfirlýsingarnar eru ekki birtar við fullgildingu samninganna en þar koma að öðru jöfnu fram samningsforsendur og nánari skýringar sem geta gefið veigamikla vísbendingu um réttindi sem af samningi myndi leiða.

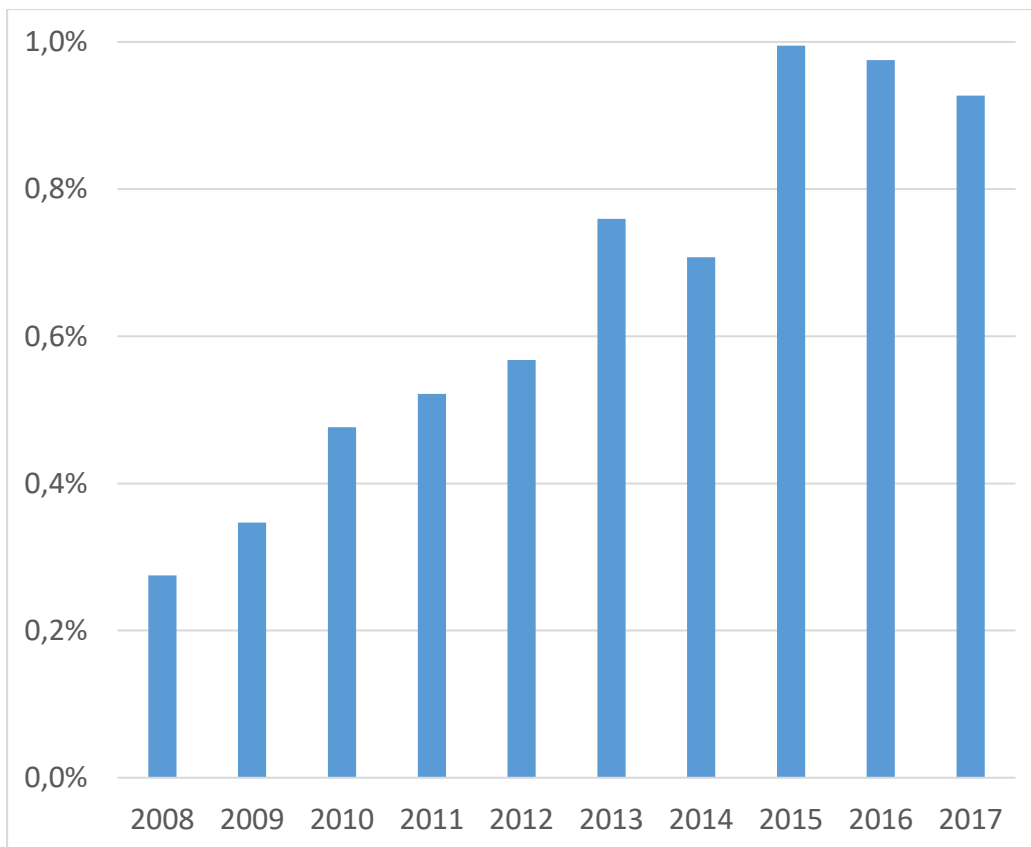
Með loftferðasamningum veita ríki gagnkvæmar heimildir til alþjóðaflugs innan sinnar lofthelgi. Loftferðasamningar eru því afar þýðingarmiklir fyrir flugiðnaðinn og tryggja að íslenskir flugrekendur hafi greiðan aðgang að alþjóðamörkuðum. Nauðsynlegt er að loftferðasamningar séu opnir og víðtækir og tryggi réttindi bæði flugrekenda í farþega- og frakftlugi.

8.3 Skattlagning og gjaldtaka

8.3.1 Skattaumhverfið

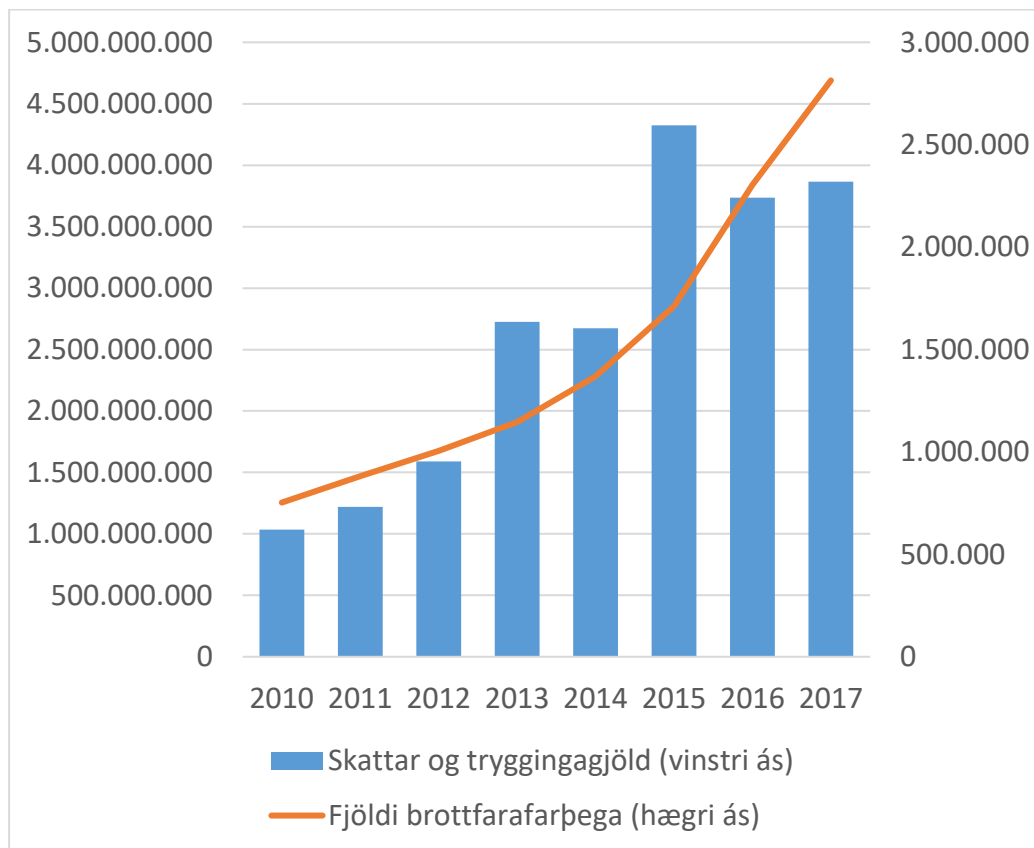
Almennt séð gilda sambærileg lög og reglur um skattaumhverfi fyrirtækja í flugi og flugtengdri þjónustu og hjá öðrum atvinnugreinum. Mikilvægt er að skatta- og gjaldaumhverfi þeirra sem starfa í flugrekstri sé skýrt og einfalt í framkvæmd og að ekki séu lagðar meiri byrðar á íslenska flugrekendur en gert er á þeim mörkuðum sem þeir keppa á.

Félög í flugstarfsemi hér á landi greiða eins og aðrir lögaðilar tekjuskatt af hagnaði sínum. Þá greiða þau einnig tryggingagjald á allar tegundir launa og þóknana. Myndin hér fyrir neðan sýnir hvað flugstarfsemin greiddi í tekjuskatt lögaðila og tryggingagjöld samtals á árunum 2008-2017 sem hlutfall af heildartekjum og tryggingagjöldum ríkissjóðs. Eins og sést af myndinni hefur hlutfallið aukist umtalsvert, eða úr 0,3% á árinu 2008 í 0,9% á árinu 2017:



Mynd 32: Hlutfall flugstarfsemi í heildartekjum og tryggingagjöldum ríkissjóðs 2008 til 2017.

Næsta mynd hér að neðan sýnir hvað atvinnugreinin „farþegaflutningar í áætlanaflogi“ greiddi í tekjuskatt lögaðila og tryggingagjöld árin 2010-2017 samanborið við fjölda brottfarafarþega á Keflavíkurflugvelli. Eins og sést hækka skattgreiðslurnar með árunum á sama tíma og fjöldi brottfarafarþega eykst.



Mynd 33: Greiðslur atvinnugreinarinnar „farþegaflutningar í áætlanaflogi“ í tekjuskatt lögaðila og tryggingagjöld árin 2010 til 2017 samanborið við fjölda brottfarafarþega á Keflavíkurflugvelli.

8.3.2 Tekjur Keflavíkurflugvallar

Tekjur Keflavíkurflugvallar skiptast í grófum dráttum í flugtengdar og óflugtengdar tekjur, eins og áður rakið. Með flugtengdum tekjum er átt við gjöld sem eru innheimt fyrst og fremst af flugrekendum, eins og t.d. landingargjöld, brottfarargjöld o.þ.h. Óflugtengdar tekjur eru síðan fasteignatekjur, bílastæðatekjur og markaðstekjur. Er hér m.a. átt við leigutekjur af veitinga- og verslunarrekstri á vellinum og innheimtu gjalda af hópferðafyrirtækjum sem fara með ferðamenn til og frá flugvelli.

Óflugtengdar tekjur ISAVIA eru mikilvægur þáttur í rekstri Keflavíkurflugvallar og gerir honum kleift að sinna öðrum rekstri en þeim sem fellur beint undir flugtengdan og heldur niðri kostnaði á flugrekendum. Hlutfall óflugtengdra tekna hefur farið vaxandi undanfarin ár og er núna rúmlega 40% af heildartekjum vallarins. Um helmingur af þessum tekjum eru húsaleigutekjur vegna reksturs Fríhafnarinnar. Árið 2018 voru tekjur sem hver farþegi skilaði til Keflavíkurflugvallar 2.254 krónur sem skiptust í 1.298 krónur í flugtengdar tekjur og 954 krónur í óflugtengdar.

Samantekið má segja að leitast sé við að nota tekjur af óflugtengdri starfsemi og þ.m.t sölu í Fríhöfninni til að standa undir hluta kostnaðar við rekstur flugvallarins svo og til að draga úr þörf fyrir kostnaðarhækkun á flugrekendum. Fyrir flugrekendum er tvímælaust hagræði að því að gjöld sem leggjast á farseðil séu lág þar sem slíkt eykur samkeppnishæfi þeirra. Einnig getur

Það aukið fjölda tengifarþega í millilandaflugi en væntanlega hefur það minni áhrif varðandi fjölda til og frá landinu þar sem aðrir þættir svo sem verðlag á annarri þjónustu sem og almennt verðlag hefur meiri áhrif. Lögð er áhersla á að gjaldtaka Isavia sé í samræmi við leiðbeiningar ICAO.

Til viðbótar við gjaldtöku Isavia á Keflavíkurflugvelli hefur íslenska ríkið haft verulegar tekjur af m.a áfengis- og tóbaksgjaldi eða um tvo milljarða króna síðustu 4 ár sem og gjaldi tollgæslu fyrir þjónustu utan skilgreinds opnunartíma tollsins sem árið 2017 voru 470 milljónir króna.

8.3.3 SVÓT-greining í gjaldtökumhverfi Íslands

Styrkleikar

- Próað hagkerfi.
- Lagaumgjörð sterk.
- Fylgjum alþjóðlegum skuldbindingum.
- Stuttar boðleiðir í stjórnsýslunni.
- Rótgróið flugfélag „hub & spoke“.
- 25-30 flugfélög sem fljúga til/frá Íslandi.
- Fjöldi áfangastaða.

Veikleikar

- Fámenn stjórnsýsla.
- Erfiður rekstrargrundvöllur flugfélaga.
- Dýr og óhagkvæm nýting á vinnuafli.
- Óstöðugleiki á vinnumarkaði.
- Ísland dýr áfangastaður.

Tækifæri

- Styrkja stefnu stjórnvalda í ferðaþjónustunni.
- Laða að ferðamenn sem eru eftirsóknarverðir.
- Sveigjanleiki í farþegablöndu.
- Styrkja innviði ferðamannastaða.
- Fá fleiri tengifarþega sem stoppa á Íslandi.
- Hagræðingar í virðisbæturinni.

Ógnanir

- Aukin samkeppni á Norður-Atlantshafi.
- Sveiflukennt hagkerfi.
- Lægri tekjur vegna minni umsvifa ferðaþjónustu.
- Vinnustöðvanir.

- Náttúruhamfarir.
- Minni eftirspurn eftir ferðum til Íslands.

8.4 Varaflugvallargjald

Varaflugvallargjald er atriði sem nokkuð hefur verið rætt innan starfshópanna, en hugmyndin með slíku gjaldi er að það yrði lagt á flugrekendur með það að markmiði að flýta fyrir uppbyggingu innanlands- og varaflugvalla. Í skýrslu starfshóps um uppbyggingu flugvallakerfisins og eflingu innanlandsflugsins sem almenningssamgangna frá nóvember 2018 var lagt til að gjaldið yrði á bilinu 100 – 300 krónur á hvern fluglegg. Ljóst er að skiptar skoðanir eru um þetta innan starfshópanna og ekki næst samstaða um það hvort af slíkri gjaldtöku á að verða eða ekki. Helsti kostur slíkrar gjaldtöku (skattlagningar) er að hún myndi flýta fyrir uppbyggingu innviða á innanlands- og varaflugvöllum, en þessu hefur ekki verið sinnt sem skildi á undanförunum árum. Brýnt er að ráða bót á þessari uppsöfnuðu viðhaldspörf og óvíst er hvar þessi uppbygging er í forgangsröðun ríkisins þegar kemur að samgöngumálum. Helsti gallinn er aftur á móti sá að gjaldið kæmi til með að hækka kostnað flugrekenda (og þar með farmiðaverð), en innlendir flugrekendur eru nú þegar í harðri alþjóðlegri samkeppni. Gjaldið er ekki innheimt víða og myndi því koma sérstaklega illa niður á innlendum flugrekendum.

Sem málamiðlun leggur verkefnastjórnin til að stofnaður verði sjóður um uppbyggingu varaflugvalla sem verði einkum fjármagnaður af flugrekendum, en íslenska ríkið gæti komið að fjármögnuninni til að byrja með í því skyni að ráða bót á brýnustu þörfinni. Innheimt verði flugvallagjald hjá flugrekendum sem mun renna inn í sjóðinn. Mikilvægt er að fara hægt í sakirnar og hafa gjaldið hóflegt.

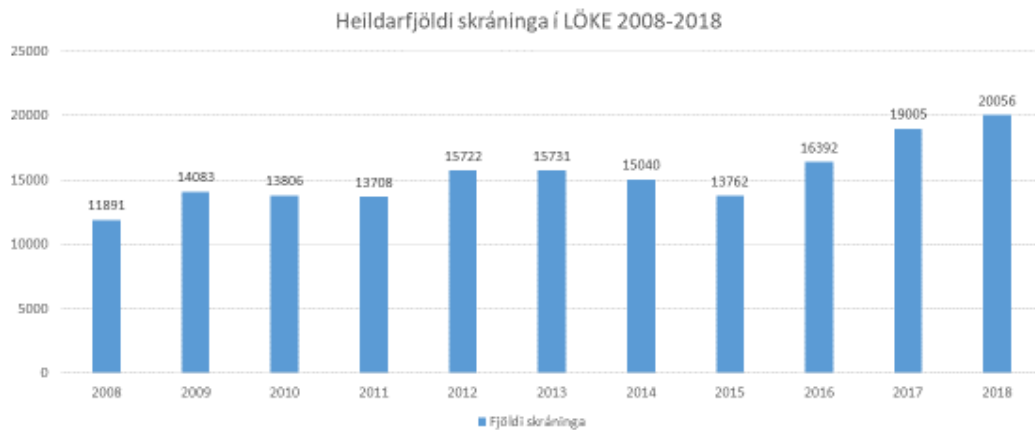
Úthlutað yrði úr sjóðnum árlega til uppbyggingar á varaflugvöllum og, eins og áður er rakið, er lagt til að uppbygging fari fyrst fram á Egilsstaðaflugvelli. Þegar uppbyggingu varaflugvalla er lokið verður ákveðið með framhald gjaldsins. Nánari úthlutunarreglur verði unnar af stjórn úthlutunarsjóðsins og eigi sæti jafn margir úr röðum flugrekenda og Isavia.

8.5 Tollgæsla og lögregla

Eins og áður hefur verið rakið hefur ferðamönnum fjölgað umtalsvert á Keflavíkflugvelli. Sú staðreynd hefur eðli málsins samkvæmt áhrif á löggæslumál á vellinum og í lögregluumdæminu í heild en á undanförunum árum hefur fjölgað mjög þeim einstaklingum sem sækja um alþjóðlega vernd auk þess sem aukning hefur verið í fíkniefnainnflutningi, skjalafölsunarmálum (fölsuð skilríki) og málum sem varða almenna löggæslu. Er fjöldi skjalafölsunarmála nú í sögulegu hámarki og hafa aldrei fleiri mál komið upp fyrstu fimm mánuði ársins eins og í ár.

Þróun í ýmsum málaflokkum lögreglu

- Heildarfjöldi skráninga í lögreglukerfið (LÖKE), mál og verkefni) árin 2008-2018



12

Mynd 34: Heildarfjöldi skráninga í lögreglukerfið (LÖKE) árin 2008 til 2018.

Ársverk hjá lögreglustjóranum á Suðurnesjum árið 2018 voru 151,46 og þar af voru 82 stöðugildi í flugstöðvardeild embættisins. Embættið þjónar auk löggæslu á Keflavíkurlflugvelli öllum íbúum á Suðurnesjum í fjórum sveitarfélögum, Grindavíkurbæ, Reykjanesbæ, Suðurnesjabæ og Sveitarfélaginu Vogum. Alls er svæðið um 829 km². Fjárveiting til embættisins á árinu 2019 er 2.236.722.000 kr.

Sundurliðun rekstrar LSS árið 2018 og ársáætlunar 2019

Tekjur	2018	2019
Framlag ríkissjóðs	1.908.800	2.236.722
Seld þjónusta	65.171	42.321
Framlög og ýmsar tekjur	10.824	0
Tekjufærsla frestaðra tekna fyrri ára	8.309	8.718
Tekjur samtals	1.993.104	2.287.761

Tafla 9: Sundurliðun rekstrar LSS árið 2018 og ársáætlunar 2019.

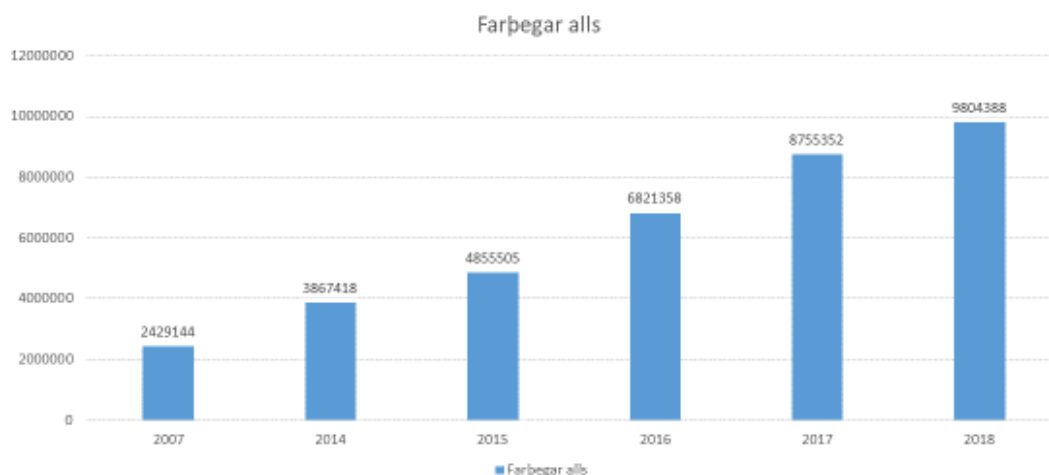
Fjárveitingar til embættisins hafa þróast á eftirfarandi hátt síðustu 6 ár.



Mynd 35: Fjárveitingar úr ríkissjóði til lögreglustjórans á Suðurnesjum 2014 til 2019.

Eins og að framan greinir hefur verið afar ör fjölgun ferðamanna og tengifarþega um Keflavíkurflugvöll allt frá árinu 2007:

Farþegafjöldi um FLE



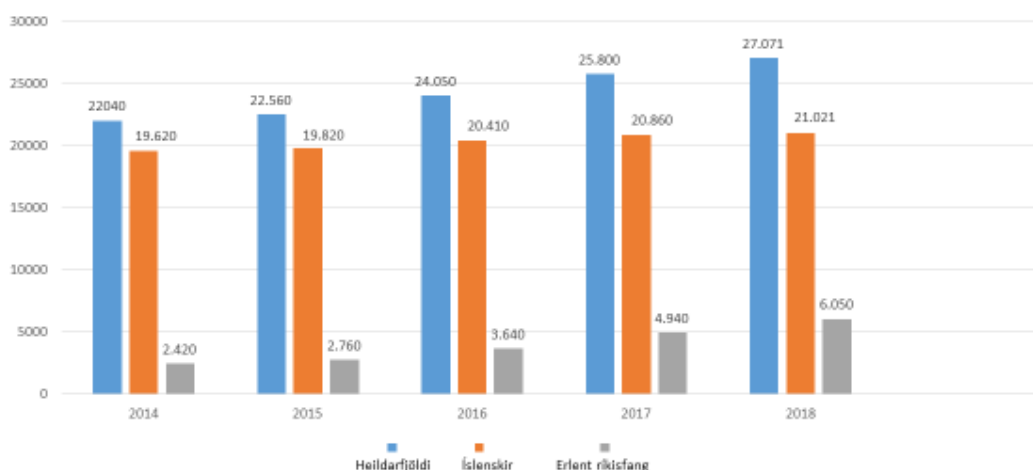
7

Mynd 36: Heildarfarþegafjöldi um Keflavíkurlugvöll 2007 til 2018.

Það sama á við um íbúafjölda á Suðurnesjum en neðangreind mynd sýnir þróun heildaríbúafjölda á svæðinu frá árinu 2014 til 2018:

Þróun heildaríbúafjölda á Suðurnesjum

- Íbúafjöldi á Suðurnesjum s.l. 5 ár m.v. 4 ársfjórðung og skipting eftir ríkisfangi



6

Mynd 37: Heildaríbúafjöldi á Suðurnesjunum 2014 til 2018.

Þrátt fyrir að afar brýnt sé að staða löggæslumála á Keflavíkurlugvelli sé með besta mótí er víða pottur brotinn. Þannig skortir t.d. á reglur og verklag í kringum greiningar á fólksuferð

til og frá Íslandi og tæknibúnað og tæknilausnir til að framkvæma slíka greiningu með fullnægjandi hætti. Er tilgangur slíkra greininga m.a. að stemma stigu við brotastarfsemi eins og t.d. hryðjuverkum og skipulagðri glæpastarfsemi, aðstoða við rannsóknir brota, halda utan um tölfraði vegna afbrota og áhættuvísa, greina tilgang komu eða brottfarar, vinna gegn smygli á fólki og mansali, gæta öryggis ríkisins, uppfylla kröfur um flugvernd og hafa eftirlit með farbönum, eftirlýstu fólki, einstaklingum í endurkomubanni o.s.frv.

Landamæragæsla lögreglu grundvallast á reglugerð um för yfir landamæri nr. 866/2017 sem er sett með stoð í 18. gr. laga um útlendinga nr. 80/2016. Skv. 1. gr. laganna er kveðið á um gildissvið laganna sem eigi við um útlendinga, rétt þeirra til að koma til landsins, dvöl þeirra hér á landi og rétt til alþjóðlegrar verndar. Í 2. mgr. 1. gr. er kveðið á um að íslenskir ríkisborgarar geti einnig borið skyldur skv. lögnum. Með vísan til framangreinds eiga lög um útlendinga fyrst og fremst við um útlendinga og eðli málsins samkvæmt ekki um Íslendinga.

Um greiningu lögreglu á landamærum er sérstaklega fjallað í 23. gr. reglugerðar um för yfir landamæri. Er þar mælt fyrir um skyldu stjórnanda loftfars sem kemur frá útlöndum eða fer til útlönda að láta lögreglu í té skrá yfir farþega og áhöfn samkvæmt beiðni lögreglu.

Þá segir í 2. mgr. sömu greinar að lögregla „*geti ennfremur í sérstökum tilvikum krafist þess að skráin verði send fyrir komu loftfarsins skv. nánari ákvörðun ríkislögreglustjóra.*“

Í 3. mgr. sömu greinar er svo gert ráð fyrir að Ríkislögreglustjóri setji nánari reglur um innihald skráar skv. 1. mgr. Fyrir gildistöku umræddrar reglugerðar um för yfir landamæri eða þann 6. júlí 2006 sendi Ríkislögreglustjóri öllum lögreglustjórum umburðarbréf, reglur um afhendingu flugfélaga á farþegalistum þar sem segir að stjórnandi loftfars sem komi frá útlöndum eða fari til útlönda skuli láta landamæradeild lögreglunnar á Keflavíkurflugvelli í té skrá yfir farþega og áhöfn. Afhending slíkra skráa skuli eiga sér stað eigi síðar en 12 klukkustundum fyrir áætlaðan landingar- eða brottfarartíma loftfars. Í 2. gr. umburðarbréfsins er kveðið á um hvað umræddar skrár skuli innihalda en það eru svokallaðar PNL upplýsingar og ADL skrá ef PNL hefur breyst. Það eru í raun „kóðaðar“ farþegaupplýsingar.

Við farþegagreiningu er einnig nauðsynlegt að hafa svokallaðar PNR upplýsingar.

Hvergi er vikið að PNR upplýsingum í umburðarbréfinu frá 2006 enda er umburðarbréfið sett á grundvelli gömlu útlendingalaganna en nýju lögin tóku gildi árið 2016.

Þá er það einnig vandamál að tímarammi umburðarbréfsins til að skila farþegalistum skv. reglunum er ekki í samræmi við ákvæði 1., sbr. 2. mgr. 23. gr. reglugerðar um för yfir landamæri.

Samkvæmt framansögðu er hvorki getið um það í lögum né reglugerðum hvað nákvæmlega lögreglu beri að gera, hvernig upplýsingarnar berast frá flugfélögum og hvernig farið skuli með upplýsingarnar. Þá er víða gert ráð fyrir að ráðherra setji nánari reglur og Ríkislögreglustjóri setji síðan aðrar reglur en það hefur oft á tíðum ekki verið gert en nauðsynlegt er að skýrt sé kveðið á um það í lögum að regluverkið eigi að ná til íslenskra ríkisborgara enda um íþyngjandi regluverk að ræða sem leggur skyldu á farþega- og flutningsaðila.

Þá er ekki gert ráð fyrir viðurlögum uppfylli flugfélög ekki skyldur sínar um afhendingu farþegalista/upplýsinga.

Í 3. mgr. 30. gr. tollalaga nr. 88/2005 er kveðið á um skyldu aðila, bæði tollskylda og aðra, um

að láta tollstjóra í té ókeypis og í því formi sem óskað er allar nauðsynlegar upplýsingar og gögn, til nota við almennt tollefirlit og áhættugreiningu, er hann fer fram á og snerta innflutning vöru eða sendingar sem og flutning farþega til og frá landinu. Þá er í 51. gr. laganna kveðið á um tilkynningu um komu og brottför flugfara í utanlandsferðum. Með lögum nr. 124/2015 var sett inn nýtt ákvæði sem 51. gr. a tollalaga, þar sem nánar var kveðið á um heimild til miðlunar farþegaupplýsinga milli tollstjóra, lögreglu og annarra handhafa lögregluvalds um farþegaupplýsingar og áhafnir í þágu eftirlits, greiningarstarfs eða vegna rannsóknar á ætluðum brotum gegn ákvæðum laganna og ákvæðum annarra laga. Í ákvæðinu er gert ráð fyrir nánari útfærslu ráðherra á umfangi upplýsingaskyldunnar, afhendinga á upplýsingum til tollstjóra, fyrirkomulagi upplýsingaskyldu milli tollstjóra, lögreglu og annarra handhafa lögregluvalds. Sú reglugerð hefur ekki tekið gildi.

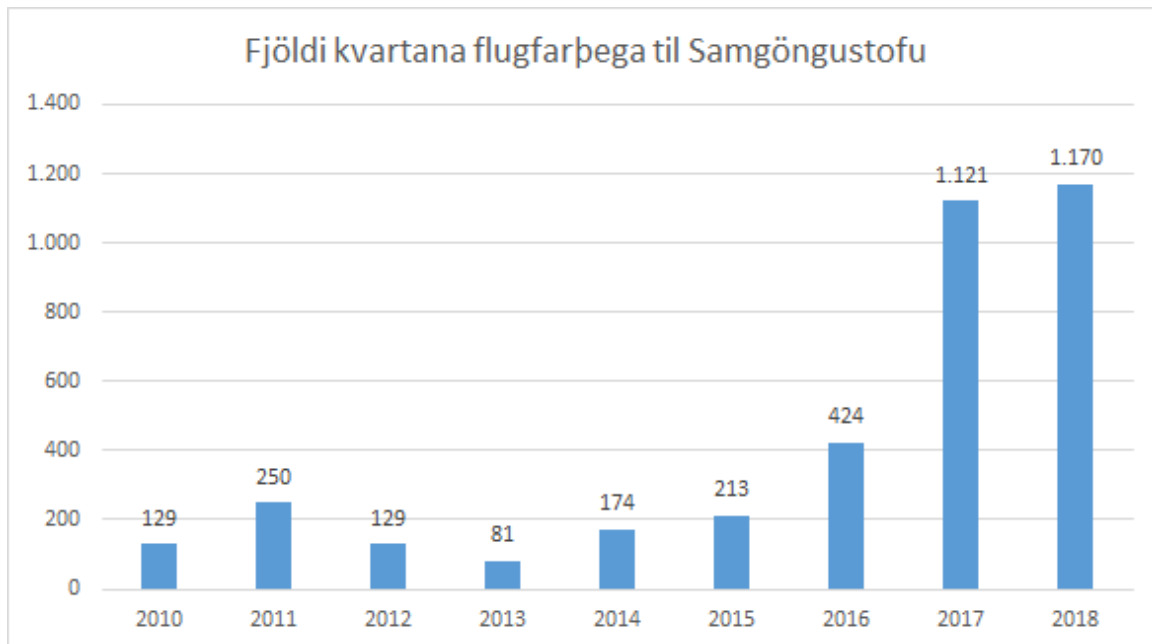
Þá er kveðið á um viðurlög, m.a. vegna brota gegn skyldu til að veita upplýsingar í 180. gr. a. tollalaganna og kveðið á um að ráðherra skuli í reglugerð ákveða fjárhæðir stjórnvaldssekta. Sú reglugerð hefur ekki heldur tekið gildi.

Með vísan til alls framangreinds er nauðsynlegt að lögregla hafi beinar heimildir til öflunar, vinnslu og miðlunar farþega- og áhafnaupplýsinga flutningsaðila til greiningar hjá lögreglu og tollgæslu, sem og að skýrt sé kveðið á um í lögum hvað skuli greina og um viðurlög uppfylli flutningsaðilar ekki skyldu sína til afhendingar upplýsinganna.

8.6 Réttindi neytenda

Samgöngustofa sér um framkvæmd tveggja reglugerða Evrópusambandsins í neytendamálum. Annars vegar reglugerð nr. 261/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem er neitað um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður. Hins vegar reglugerð nr. 1107/2006 um réttindi fatlaðra og hreyfihamlaðra einstaklinga sem ferðast með flugi. Fyrirnefnda ESB-reglugerðin hefur verið innleidd í íslenskan rétt með reglugerð nr. 1048/2012 en hin síðarnefnda með reglugerð nr. 475/2008.

Hlutverk Samgöngustofu í framkvæmd þessara reglugerða er einkum tvíþætt. Annars vegar leiðbeining, aðstoð og eftirlit við flugrekendur og flugvelli og hins vegar móttaka, afgreiðsla og útgáfa bindandi ákvarðana vegna kvartana. Á undanförunum árum hefur síðarnefnda hlutverkið aukist mjög. Eins og sést á myndinni hér að neðan hefur orðið margföldun á fjölda kvartana flugfarþega til Samgöngustofu. Á árunum 2010-2016 voru kvartanirnar að meðaltali 200 en síðustu tvö ár, þ.e. 2017 og 2018, hafa þær orðið fleiri en 1.100 talsins.



Mynd 38: Fjöldi kvartana flugfarþega til Samgöngustofu 2010 til 2018.

Hið jákvæða við fyrrgreinda þróun er að neytendur eru tvímælalaust orðnir meðvitaðri um rétt sinn til bóta en á móti hafa fjárveitingar til Samgöngustofu ekki verið í samræmi við þessa þróun og hefur það því bitnað á eftirlits- og leiðbeiningarhlutverki stofnunarinnar. Það hlutverk er afar mikilvægt og tryggir að flugrekendur sinni upplýsingaskyldu sinni gagnvart neytendum þegar flugi seinkar eða því er aflýst.

Af gögnum Samgöngustofu er ljóst að kvartanir flugfarþega hafa mikið til beinst að sömu flugfélögunum. Þegar flugfélög gerast oft brotleg við umræddar reglur er þýðingarmikið að Samgöngustofa grípi til úrræða gagnvart viðkomandi flugfélögum þannig að jafnræði sé tryggt. Getur það enda raskað samkeppni milli flugfélaga ef tilteknir flugrekendur „komast upp“ með að brjóta á neytendum og eru ekki úrskurðaðir til að gera annað en að greiða þær bætur sem viðkomandi flugfarþegar áttu sannanlegan rétt á. Bitnar slíkt ekki aðeins á flugfarþegum heldur einnig þeim flugrekendum sem standa sig í stykkinu og sjaldan er kvartað yfir.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið óskar eftir samráði um tillögur, starfshóps um flugstefnu, að áherslum í flugmálum til framtíðar.

Eftirfarandi eru tillögur starfshópsins:

1. Alþjóðafarþegaflug

- 1.1. Á Íslandi verði öflugur alþjóðatengiflugvöllur, sambærilegur að gæðum við bestu tengiflugvelli erlendis.
- 1.2. Framtíðuppbygging fyrir alþjóðaflug á næstu árum verði í Keflavík nema fram komi öryggileg, fjárhagsleg eða önnur atriði sem gera aðra staðsetningu hagkvæmari eða skynsamlegri.
- 1.3. Vöxtur alþjóðaflugs á Íslandi verði að minnsta kosti sambærilegur og vöxtur í alþjóðaflugi.
- 1.4. Áhersla á að flæði farþega og farangurs í tengiflugi sé skilvirkt við uppbyggingu og skipulag á Keflavíkurflugvelli .
- 1.5. Að vöxtur í flugi og fjölda farþega sé í samræmi við afkastagetu flugvallarins og markmið hans um gæði þjónustu.
- 1.6. Til að tryggja samhæfingu flugþjónusta og ferðaþjónusta eigi stjórnvöld frumkvæði að því að settur sé af stað samstarfsvettvangur ólíkra aðila í flugþjónustu og ferðaþjónustu um uppbyggingu og þróun þessara atvinnugreina.

2. Fraktflug

- 2.1. Aðstæður til fraktflugs til og frá Íslandi með farþegavélum og fraktvélum verði til fyrirmyndar.
- 2.2. Á Keflavíkurflugvelli verði eflað aðstaða fyrir fraktflug meðal annars með samnýtanlegri aðstöðu fyrir þjónustuveitendur sem og annarri aðstöðu sem styður við rekstur fraktflutninga. Vöruhús séu staðsett nálægt stæðum/afgreiðslu og að aðgengi að vöruhúsi henti afgreiðslu á frakt.
- 2.3. Áhersla lögð á innleiðingu á stafrænni tækni til einföldunar á ferlum, s.s í kringum tollafgreiðslu.
- 2.4. Skoðað verði hvort að hægt sé að afnema hamlandi sér íslenskar reglur s.s. vegna kennitalna.

3. Innanlandsflug

- 3.1. Innanlandsflug verði öflugur hluti almenningssamgöngukerfisins.
- 3.2. Flugsamgöngukerfi landsins sé skilgreint sem hluti af grunninnviðum og gjaldtaka sé í samræmi við aðra samgöngumáta. Sjá nánar undir kafla um skattlagningu og gjaldtöku.
- 3.3. Tryggt verði að öflugar tengingar verði milli innanlandsflugs og annarra hluta almenningssamgöngukerfisins.
- 3.4. Miðstöð innanlandsflugs verði í Vatnsmýri þar til annar jafn góður eða betri kostur er tilbúinn til notkunar. Haldið verði áfram greiningu á öðrum valkostum en flugvelli í Vatnsmýrinni en á sama tíma tryggt að sú starfsemi sem er þar fái tækifæri til uppbyggingar á meðan aðrar lausnir eru ekki fyrir hendi.
- 3.5. Skilgreint verði nánar með hvaða hætti ríkið styðji innanlandsflug. Ekki sé eingöngu horft til fjarlægðar frá Reykjavík heldur einnig að þjónusta sé ásættanleg m.a. tíðni flugs á tiltekinn áfangastað.

4. Tenging milli innanlandsflugs og millilandaflugs

- 4.1. Að flugfarþegar geti auðveldlega farið á milli alþjóðaflugs og innanlandsflugs.
- 4.2. Góðar almenningssamgöngur verði á milli Reykjavíkurflugvallar og Keflavíkurflugvallar.

5. Varaflugvellir

- 5.1. Á Íslandi verði varaflugvellir sem fullnægja þörfum um afköst og hagkvæmni.
- 5.2. Skýr greinarmunur sé gerður á þeim þörfum sem varaflugvöllur annars vegar og alþjóðaflugvöllur hins vegar þurfa að uppfylla. Við rekstur og þróun varaflugvalla verði m.a. tekið mið af eftirfarandi kröfum:
 - Hægt sé að notast við varaflugvelli á Íslandi í sem flestum tilfellum og að þeir séu á ólíkum veðursvæðum.
 - Afkastageta sé nægjanleg til að þjóna flugumferð til landsins hverju sinni.
 - Vellirnir uppfylli tæknilegar kröfur um búnað og þjónustu.
 - Flugumferðarþjónusta verði fullnægjandi.
 - Eingöngu sé horft til lágmarkaskrafna varðandi farþegaþjónustu.

- 5.3. Uppbyggingu varaflugvalla verði forgangsraðað vegna öryggishlutverks þeirra og verði horft sérstaklega til flugvallarsins á Egilsstöðum í fyrsta áfanga.
- 5.4. Ákveðið verði hver beri ábyrgð á að til staðar sé nægileg afkastageta varaflugvalla með tilliti til umferðar um Keflavíkurflugvöll.

6. Almannaflug (einkaflug)

- 6.1. Á Íslandi sé öflugt almannaflug sem styður við uppbyggingu á flugrekstri í landinu.
- 6.2. Opinberir aðilar og Isavia taki virkan þátt í að byggja upp almannaflug.
- 6.3. Flugsamfélaginu sé treyst betur fyrir flugöryggi.
- Hluti af eftirliti sé í höndum grasrótarsamtaka eins og Flugmálafélagsins. Þar gæti verið eftirlit með landingarstöðum, skírteinaútgáfa o.fl.
 - Léttari viðhaldskröfum í almannaflugi fylgt í samræmi við stefnu EASA og Ísland sé leiðandi í þeirri vegferð.
- 6.4. Skoðaðir verði kostir deilipjónustu á sviði almannaflugs og horft til lagaumhverfis nágrannalandanna á þessu sviði.
- 6.5. Aðstaða verði bætt á höfuðborgarsvæðinu. Til þess að slíkt verði þarf að byggja almanna- og kennsluflugsflugvöll í nágrenni höfuðborgarinnar. Settur verði af stað vinnuhópur til að skoða þessi mál með tilliti til staðsetningar og kostnaðar.
- 6.6. Minni landingarstöðum sé fjölgað og þeim sem fyrir eru sé viðhaldið með fullnægjandi aðstöðu. Þetta verði gert með samvinnu Flugmálafélagsins og Isavia.
- 6.7. Átak til þess að viðhalda flugáhuga og upplýsingagjöf varðandi störf í flugi m.a. með kynningum í skólum auk þess sem komið verði á árlegum starfadesi í flugi.
- 6.8. Skoðaðar verði aðgerðir til þess að yngja flugflotann. Sérstök áhersla verði lögð á umhverfisvæna orkugjafa með því að veita afslátt af virðisaukaskatti og gjöldum eins og gert er með bíla.
- 6.9. Farið sé í aðgerðir til þess að bæta flugöryggi með endurnýjun öryggisbúnaðar bæði um borð í flugvélum sem og á jörðu.
- Stutt við kaup á árekstrarvörum, leiðsögubúnaði og blindflugsbúnaði.
 - Fjölgun veðurstöðva og vefmyndavéla.
 - Aðgengi að eldsneyti sé skilgreint sem flugöryggisatriði og markmið að koma fyrir eldsneyti á sem flestum landingarstöðum.
- 6.10. Nýting flugvalla annarra en áætlunarflugvalla.
- Aðgengi verði bætt að þeirri aðstöðu sem er til staðar nú þegar t.a.m. á Hólmavík og Sauðárkróki.

- Því verði beint til sveitarfélaga að í deiliskipulagi fyrir flugvelli sem eru nú þegar í notkun verði leyfð frekari uppbygging.
- Leiðsaga verði skipulega byggð upp á næstu árum fyrir aðra flugvelli en áætlunarflugvelli.

7. Menntun og þjálfun

- 7.1. Á Íslandi verði hægt að afla sér fyrsta flokks grunn- og sérmenntunar auk þjálfunar á sviði flugs. Skoðað verði að flug verði hluti af menntakerfinu.
- 7.2. Byggð verði upp aðstaða fyrir flugkennslu á höfuðborgarsvæðinu.
- 7.3. Aðgengi almanna- og kennsluflugs að flugumferðarþjónustu verði bætt, s.s. varðandi afgreiðslutíma og aðgengi að flugvallarsvæðum.
- 7.4. Áhersla lögð á rannsóknir og kennslu háskólasamfélagsins á sviði flugrekstrar og flugtengdrar starfsemi til samræmis við aðrar grunnatvinnugreinar þjóðfélagsins. Þetta verði meðal annars gert með því að háskólar og menntamálaráðuneyti setji upp vinnuhóp sem leiti álits m.a. flugrekstraraðila um forgangsatríði.
- 7.5. Styrkir og lán til flugnáms sé til jafns við annað nám.
- 7.6. Stofnun flugklasa í samstarfi við fyrirtæki, stofnanir og skóla. Til þess að koma verkefninu af stað verði klasinn fjármagnaður fyrstu þrjú árin með opinberu fjármagni (um 20 milljón krónur á ári). Á þeim tíma verði leitað að einkaaðilum til að halda verkefninu áfram og taka það að sér til framtíðar.

8. Flugrekendur

- 8.1. Til að tryggja samgöngur og flutningsgetu til og frá Íslandi verði starfrækt eitt eða fleiri millilandaflugfélög hér á landi sem sinna farþega- og fraktflugi.
- 8.2. Skoðað verði hvort hægt sé að bæta rekstrarumhverfi flugfélaga í samræmi við vestrænan flugrekstur.
- 8.3. Stjórnsýsla kringum flug sé eins skilvirk og hagkvæm og kostur er.
- 8.4. Á Íslandi verði rekstrarumhverfi sem laðar að og styður við flugrekendursem starfa utan Íslands.
- 8.5. Unnið verði að því að íslenskir loftferðarsamningar styðji starfsemi flugrekenda.
- 8.6. Þjónusta yfirvalda við flugrekendur verði sem skilvirkust m.a. með góðu samstarfi og innleiðingu á stafrænni tækni.

8.7. Verðlagning þjónustu við flugrekendur verði samkeppnishæf við vestræn lönd.

9. Nýsköpun í flugtengdri þjónustu

- 9.1. Nýsköpun í flugtengdri starfsemi leiði til nýrra og öflugra fyrirtækja í greininni.
- 9.2. Kortlagt verði hvaða flugtengd starfsemi hefur þróast á síðustu árum og hvaða lærdóm megi draga af þeirri reynslu.
- 9.3. Stuðlað verði að því að háskólasamfélagið eigi frumkvæði að kennslu og rannsóknum á sviði flugrekstrar og tengdri starfsemi
- 9.4. Aðgengi að styrkjum og fjármögnun til að ýta undir nýsköpun á þessu sviði verði bætt.
- 9.5. Flugklasi verði stofnaður.
- 9.6. Stutt verði við verkefni sem byggja á sérstöðu Íslands með umhverfisvæna orkugjafa og þekkingu á flugrekstri.

10. Flugvélaleiga

- 10.1. Vinnuhópur greini þá hvata sem þurfa að vera til staðar svo fyrirtæki sjái hag sinn í að stofna flugvélaleigufyrirtæki hér á landi. Með því verði metið hvort ástæða sé til þess að skoða þessi mál frekar.

11. Stefnuatriði varðandi loftslags- og umhverfismál

- 11.1. Íslenskur flugiðnaður verði til fyrirmyndar í umhverfismálum og leggi áherslu að að vera í fararbroddi í orkuskiptum í flugi.
- 11.2. Ísland verði fyrsta landið þar sem meirihluti flugvéla í almanna- og kennsluflugi verði rafrænn eða tvinn.
- 11.3. Stutt verði við orkuskipti í flugi með því að styðja og hvetja til notkunar á tvinn- og rafmagnsflugvélum eftir því sem þær verða aðgengilegar. Skoðaðar verði svipaðar ívilnanir og gilda um umhverfisvæn ökutæki.
- 11.4. Stjórnvöld beiti sér fyrir því að rafmagns- og tvinnflugvélar verði nýttar í innanlandsflugi. Stjórnvöld stuðli að samtali milli framleiðenda og flugrekenda með það að markmiði að Ísland verði notað til prófana á þessari nýju tækni.
- 11.5. Innviðir fyrir rafmagns- og tvinnflugvélar verði til staðar m.a. með aðgengi að rafmagni.

11.6. Isavia verði til fyrirmyndar þegar kemur að umhverfismálum. Allur rekstur fyrirtækisins taki mið af því markmiði m.a. með umhverfisvænum orkugjöfum, flokkun sorps, dregið sé úr hávaða o.s.frv.

11.7. Flugrekendur verði hvattir til að vera til fyrirmyndar í umhverfis- og loftslagsmálum.

11.8. Unnið verði með alþjóðasamfélaginu að framþróun umhverfismála.

12. Keflavíkurflugvöllur

12.1. Að Keflavíkurflugvöllur sé skilvirkur og vel rekinn flugvöllur og standist samanburð við helstu tengiflugvelli erlendis.

12.2. Rekstrarumhverfi á Keflavíkurflugvelli sé þannig að þjónusta við flugrekendur sé skilvirk og samkeppnishæf við það sem gerist í nágrannalöndum.

12.3. Leita leiða til að jafna árstíðarsveiflu í alþjóðaflugi á Íslandi og ná þannig betri nýtingu á innviðum á Keflavíkurflugvelli.

12.4. Í starfsemi Isavia verði horft sérstaklega til eftirfarandi þátta:

- Isavia haldi áfram að þróa hvatakerfi fyrir flugrekendur til að stuðla að dreifingu álags innan dags og jafna álag yfir árið.
- Uppbygging í Keflavík stuðli að góðri upplifun farþega.
- Nýtt verði tækifæri til þess að auka enn frekar verslun og þjónustu í flugstöðinni
- Umhverfi þjónustuveitenda fyrir flugrekendur ýti undir skilvirkni í rekstri þeirra. Skoðuð verði samnýting tækja á vellinum til að auka hagkvæmni og skilvirkni. Einnig verði skoðuð uppbygging á sameiginlegri aðstöðu þar sem það á við.
- Unnið verði að frekari sjálfvirknivæðingu í allri starfsemi á vellinum.
- Unnið verði markvisst að auka stundvísi Keflavíkurflugvallar allt árið. Horft sé sérstaklega til álagspunkta á sumrin og vetrarþjónustu.
- Við uppbygging á Keflavíkurflugvelli sé horft til þess að völlurinn þjóni tengifarþegum vel og að flæði tengifarþega og farangurs sé skilvirk.
- Verðskrá á Keflavíkurflugvelli taki mið af veittri þjónustu og greitt sé mismunandi verð fyrir mismunandi þjónustu s.s. á fjarstæðum og við landgöngurana.
- Þjónusta við breiðbotur taki mið af sérstöðu þeirra í samanburði við minni vélar.

12.5. Undirbúið verði hvernig þjónusta eigi mögulegt framtíðarflug til og frá Asíu.

13. Aðrir alþjóðaflugvellir en Keflavíkflugvöllur

13.1. Stuðningur ríkisins við millilandaflug á aðra flugvelli en Keflavíkflugvöll fari fyrst og fremst í gegnum Flugþróunarsjóð.

13.2. Fram fari greining á uppbyggingu annarra alþjóðaflugvalla en Keflavíkflugvallar áður ákvörðun verður tekin um slíka uppbyggingu. Í því samhengi verði skoðuð sérstaklega markaðs- og samfélagsþörf, forgangsroðun og heildar fjárfesting.

14. Flugverndar- og flugvirkarmál

14.1. Ísland uppfylli og standist ávallt allar alþjóðlegar kröfur varðandi flugvernd og skulu öryggi og vernd farþega ávallt vera í fyrirrúmi.

14.2. Aukin áhersla verði lögð á samstarf og upplýsingamiðlun á milli opinberra aðila, m.a. í gegnum flugvirkarráð, og að unnið sé í samræmi við flugvirkaráætlun hvers árs.

14.3. Enginn innleiðingarhalli skal vera á alþjóðlegum kröfum í flugverndar- og flugvirkarmálum.

14.4. Halda áfram alþjóðlegu og norrænu samstarfi sem snýr að flugverndarmálum.

15. Loftrýmismál og flugleiðsaga

15.1. Loftrými sem tilheyrir Íslandi verði óbreytt frá því sem það er í dag.

15.2. Standa vörð um það mikla loftrými sem tilheyrir Íslandi.

15.3. Tryggja þarf innviði til að greina þau flugatvikagögn sem berast.

15.4. Ávallt sé til staðar sérþekking innan stjórnkerfisins til að bregðast við nýjungum í flugstarfsemi, t.d. fjarstýrðum loftförum.

15.5. Komið verði á leiðréttingatækni sem tryggir nákvæma leiðsögu fyrir flug á öllu landinu, hvort sem það er gert í gegnum Geimvísindastofnun Evrópu eða á víðari vettvangi.

15.6. Á næstu fimm árum verði innleidd sanngirnismenning innan allrar flugstarfsemi og lagaumhverfisins með það að markmiði að bæta úr vilja fólks til að tilkynna öll flug- og flugumferðaratvik sem hafa eða gætu haft áhrif á flugöryggi.

15.7. Samgöngustofa skal á næstu fimm árum setja fram loftrýmisstefnu sem hefur öryggi að meginmarkmiði.

15.8. Ísland verði aðili að Eurocontrol.

15.9. Tryggt verði að Isavia og Samgöngustofa geti tekið virkan þátt fyrir hönd Íslands í stýrihópi flugleiðsögu NAT svæðisins.

16. Loftferðasamningar

16.1. Í loftferðasamningum er nauðsynlegt að tryggja að íslenskir flugrekendur hafi sem víðtækust réttindi samkvæmt loftferðasamningum og leitast verði við að ná fram 7. réttindum bæði í farþega- og fraktflugi.

16.2. Stjórnvöld geri tveggja ára átak í að ljúka þeim loftferðasamningum sem flugrekendur leggja áherslu á. Þetta verði gert með að ákveða með flugrekendum þrjá nýja samninga sem ber að gera á þessu tímabili.

16.3. Mótuð verði skýrari stefna þegar kemur að loftferðasamningum sem geri ráð fyrir því að leitað verði umsagna og álits frá helstu hagsmunaaðilum, eins og flugrekendum, aðilum ferðapjónustunnar og þeim sem starfa í frakflutningum.

16.4. Samráð verði haft við frakflutningaaðila um hvaða samninga og réttindi þeir telja að vanti upp á þegar kemur að loftferðasamningum Íslands. Markmiðið verði að draga úr þeim takmörkunum sem nú eru á frakflutningum og fraktflugi.

17. Gjaldtaka

17.1. Notendagjöld verði sem lægst og í samræmi við leiðbeiningar ICAO varðandi gjaldtöku á flugvöllum og tilskipun ESB um sama efni.

17.2. Hugað verði með heildstæðum hætti að málum er varða skattlagningu og gjaldtöku og ber í því sambandi að hafa sérstaklega í huga samkeppnisumhverfi flugrekenda í millilandaflugi.

17.3. Kannaðir verði m.a. kostir og gallar þess að hætta gjaldtöku tollsins utan afgreiðslutíma hans, hvort æskilegt sé að auka hlutfall óflugtengdra tekna Isavia og lækka í staðinn gjöld á flugrekendur o.s.frv. Þetta verði gert með því að setja á fót vinnuhóp um gjaldtöku í flugrekstri með helstu hagsmunaaðilum, svo sem fulltrúum samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis, fjármála- og efnahagsráðuneytis, Isavia og flugrekenda.

17.4. 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. Egilsstaðafluvöllur verði í forgangi. Innheimt verði hóflegt flugvallagjald hjá flugrekendum sem mun renna inn í sjóðinn.

18. Lög- og tollgæslu

18.1. Löggæsla og tollgæsla tryggi öryggi Íslands, notenda flugþjónustunnar og almennings.

- 18.2. Tryggja þarf nægan mannafla innan tollgæslu og lögreglu til að taka á móti hinum aukna ferðamannastraumi.
- 18.3. Tollgæslu- og lögregluyfirvöld hafi fullnægjandi aðgang að farþegaupplýsingum til greiningar (forkönnun á farþegum).
- 18.4. Lögreglan hafi nægar heimildir til farþegagreiningar og aðgang að farþegalistum flutningsaðila, auk þess sem lögreglu og tollgæslu verði tryggðir möguleikar á að miðla á milli sín öllum þeim upplýsingum sem varða vinnu þeirra.
- 18.5. Fjárveitingar til lögreglu- og tollgæslumála á Keflavíkurflugvelli taki mið af farþegaspám, að öðrum kosti kemur fjárskortur niður á farþegum og notendum flugvallarins. Lögregla og tollgæsla hafi mannafla, fjármuni og tæknibúnað til að sinna þeim verkefnum sem embættunum eru falin á grundvelli laga og alþjóðasamninga.

19. Neytendamál

- 19.1. Á Íslandi gildi sömu kröfur gagnvart flugrekendum og í öðrum EES-ríkjum.
- 19.2. Reglum Evrópusambandsins verði ávallt komið í framkvæmd eins fljótt og auðið er svo ekki sé til staðar innleiðingarhalli á regluverkinu.
- 19.3. Gripið sé til þeirra úrræða sem völ er á þegar flugrekendur gerast oft brotlegir við regluverk neytendamála.

20. Upplýsingasöfnun og yfirlit um hagstærðir tengdar flugi og flugtengdu

- 20.1. Bæta söfnun og samantekt upplýsinga um flug og það gert aðgengilegt.

Gögn sem gott væri að safna og hafa aðgengilegar eru m.a. eftirfarandi:

- Fjöldi starfsmanna eftir stétt s.s. flugmenn, flugfreyjur, flugvirkjar, skrifstofufólk.
- Fjöldi flugvéla og hvort þær eru í rekstri frá Íslandi eða ekki.
- Flug og hlutfall þess af útflutningstekjum, farþegaflug og fraktflug.
- Flugtengd þjónusta s.s. fyrirtæki sem selja vöru tengda flugi s.s. afgreiðslustarfsemi, hugbúnaður o.s.frv.
- Önnur þau atriði sem skipulögð væru með samstarfi við fyrirtæki og samtök tengd flugi.

21. Betri samskipti milli aðila í flugi og flugtengdri þjónustu

- 21.1. Koma upp umræðu- og samstarfsvettvangi fyrir aðila í flugi og flugtengdri þjónustu, eftir því sem áhugi er á hvað varðandi þessar greinar. Þetta þarf ekki að vera formlegur

vettvangur en benda má á að ef komið væri t.d. á fót vettvangi sem hittist á tveggja mánaða fresti og gæti hann verið skipaður aðilum eins og:

- Fulltrúum frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti og ferðamála-, iðnaðar og nýsköpunarráðuneyti.
- Samtökum aðila í ferðaþjónustu og Íslandsstofu.
- Fulltrúum flugfélaga þ.e. Icelandair, Air Atlanta, Bluebird Nordic, Air Iceland connect o.s.frv.