

Umhverfis og samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. Þ 140/449
komudagur 25.11.2011

Reykjavík 25. nóvember 2011

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um fólks og farmflutninga á landi nr. 73/2001 Þskj. 197 – 192 mál.

Fyrst af öllu vill undirritaður þakka fyrir að hafa fengið að koma á fund nefndarinnar til að útskýra sjónarmið Iceland Excursions Allrahanda ehf. í þessu máli.

Eftir fundinn og við lestur umsagna og minnisblaðs telur undirritaður að nokkrum spurningum sem fram komu á fundinum hefði eflaust mátt svara betur og að í umsögn Samtaka Sveitafélaga á Suðurnesjum (SSS) og minnisblaði Innanríkisráðuneytisins sem unnið hefur verið eftir að flestar umsagnir bárust koma fram og eru mistúlkanir og dæmi um kláran misskilning. Greinlegt er að helsti hvatinn að breytingunum er að koma í veg fyrir samkeppni á milli höfuðborgarinnar og Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar (FLE).

Með vísan til þess óskar undirritaður eftir því að koma á framfæri viðbótarathugasemdum.

Minnisblað Innanríkisráðuneytisins dags. 22.11.2011.

Í minnisblaði Innanríkisráðuneytisins til nefndarinnar kemur fram umrædd breyting sé í samræmi við stefnuýfirlýsingu ríkistjórnarinnar.

Það passar ekki við samgönguáætlun og yfirlýsingu sem fram kemur í skýrslu „Almenningssamgöngur, fundir með svæðasamtökum sveitafélaga maí 2010“ Þar kemur fram á bls. 22 að fellt verði niður einkaleyfi á akstri til FLE í ljósi athugasemda Samkeppniseftirlitsins. Skýrslan í heild sinni fylgdi með í umsögn okkar dags 15. nóvember 2010.

Þá er því velt upp í minnisblaðinu:

„Líkur væru á að aðilar í samkeppni myndu sniðganga þau flug sem ekki bera slg og keppa á þeim tímum sem mestar líkur eru á hagnaði“. Svona hugleiðingar eru barn síns tíma þegar verið var að verja einokun og réttlæta fákeppni með að markaðurinn geti ekki séð um samkeppnisþjónustu. Það er alveg ljóst að til að veita góða þjónustu og uppfylla þarfir viðskiptavina verða þeir aðilar sem ætla sér að vera í ferðaþjónustu almennt að sinna sínum viðskiptavinum á öllum tímum sem hentar ferðamanninum. Ef ferðaþjónustuaðili sem hyggur á að bjóða upp á ferðir á milli FLE og höfuðborgarinnar er ekki tilbúinn að sinna öllum flugum, sér markaðurinn um að sniðganga hann og þar með er viðkomandi rekstraraðili fallinn út af markaði.

Síðar segir í minnisblaðinu:

„Eftir því sem upplýsingar gefa til kynna er örtröð við FLE á þeim tíma sem mikið er um farþega, en þegar þeir eru fáir, eru fáir til að þjónusta þá. Reykjanesbær hefur séð um þessa flutninga og tengt þá við sitt eigið farþegaflutningakerfi“

Þetta er einhver stór misskilningur! Á milli Reykjanesbæjar og Keflavíkurflugvallar, eru engar almenningasamgöngur. Starfsmenn, íbúar í Reykjanesbæ sem vinna í FLE verða að koma sér sjálfir á milli á sínum einkabíl. Einnig eru dæmi um það að fyrirtæki eins og IGS eru með uppsettar nokkrar ferðir á dag í eigin reikning fyrir sína starfsmenn þar sem engar almenningssamgöngur eru til staðar.

Það er því langur vegur frá að SSS sem handhafi einkaleyfis innan sveitafélaganna hafi verið að sinna þörfum íbúa svæðisins.

Rétt er að benda á að starfsemi flugrútu sem þjónustar flugfarþega getur aldrei talist til reglubundinna fólksflutninga eins og list er í c. lið 3 gr. laga nr. 73/2001. Flugrúta og samgöngur við flugvöll eru og verða ætíð háð lendingum flugvéla sem geta breyst með mjög stuttum fyrirvara og þá þarf viðkomandi þjónustuaðili að vera með sveigjanlega akstursáætlun.

Nái frumvarpið fram að ganga og einkaleyfi verði sett á þjónustu við flugfarþega mun það leiða til kostnaðarauka fyrir ríkissjóð þar sem samkvæmt lögum á rekstraraðili sem eður á einkaleyfisleiðum í almenningssamgöngum rétt á endurgreiðslu á 85% af greiddu olúgjaldi frá ríkinu.

Fundurinn með Umhverfis- og samgöngunefnd.

Á fundinum var þeirri spurningu velt upp hvort farið geti saman almenningasamgöngur og þjónusta við ferðamenn og hvernig hefur ferðabjónustan farið yfir á svið almenningssamgangna.

Svarið er: Það voru stjórnvöld sem á sínum tíma ákváðu að slíta tengslin á milli ferðamannaleiða og almenningssamgangna.

Eftir að stjórnvöld slitu á þessi tengsl hafa ferðabjónustuaðilar verið að byggja upp viðskipti á ferðamannaleiðum með ágætum árangri með nýsköpun og fjölgun ferðamannaleiða en með fyrirhugaðri breytingu er áralangt uppbyggingarstarf í hætti þar sem einkaleyfishafi getur meinað frumkvöðlinum að aka á þeim leiðum sem hann hefur byggt upp viðskipti á.

Þetta getur átt við leiðir út frá Reykjavík eins og Bláa Lónið, Þingvellir, Gullfoss, Geysir, Langjökull, Landmannalaugar, Þórsmörk, Skaftafell, Jökulsárlón, Vestmannaeyjar og Flugstöð Leifs Eiríkssonar.

Frá öðrum stöðum erum við að tala um leiðir eins og í:

Öskju og Herðubreiðarlindir, Kverkfjöll, Lónsöræfi, Laka og Fjallabak.

Allar þessar leiðir og margar fleiri eru í hættu auk þess sem þetta mun klárlega hafa áhrif á nýsköpun í þjónustu við ferðamenn þegar rekstraraðilar eru ekki öryggir um sína viðskiptavild, fæstir kæra sig um að verða „leiguliðar“ einkaleyfishafa sem geta krafðið rekstraraðila um gjald eins gert var á leiðinni Reykjavík – Flugstöð Leifs Eiríkssonar eftir að SSS fékk einkaleyfið árið 2008.

Það er líka rétt að áréttta, að almenningssamgöngur (áætlunarbílinn) hafa verið að færa sig yfir á ferðamannaleiðir og þann markað sem ferðabjónustuaðilar hafa verið að byggja upp s.s. með því að stoppa (lengi) á áfangastöðum sem ferðabjónustuaðilar hafa verið að auglýsa og kynna í sínum ferðum og byggt upp viðskipti kringum þá kynningu.

Þessi löngu stöpp hafa komið niður á ferðatíma íbúa svæðanna sem nýta vilja þjónustu áætlunarbílsins og gert marga þeirra fráhverfa því að nota áætlunarbílinn þegar leiðir sem hægt er að aka á 5 klst. er farin að taka 8-9 klst. Þá er ekkert eftir nema einkabílinn til að komast á milli staða fyrir viðkomandi íbúa.

Spurning kom upp á fundi með nefndinni hvort verð hefði lækkað eftir að samkeppni hófst á milli Reykjavíkur og FLE.

Í framhaldi af því er rétt að upplýsa eftirfarandi: Árið 2006 þegar akstur hófst eftir útboð Vegagerðarinnar árið 2005 var fargjaldið með Flugrútnunni kr. 1.100,- kr. Árið 2009 eftir að SSS hafði tekið yfir „forræði“ á akstrinum og samið við Kynnisferðir án útboðs um akstur á leiðinni **gegn greiðslu einhverskonar „sérleyfisgjalds“** var fargjaldið komið í 2.500,- kr. fyrir sömu þjónustu.

Þetta er 127% hækkun og langt umfram hækkunir á öðrum ferðum sem eru í samkeppni.

Okkar verð er 2.000,- kr. eða 20% lægra. Svarið er því já, verðið hefur lækkað og þjónustan batnað.

Hvað gerist ef breyting á lögunum nær fram að ganga.

Svarið er: Hætta er á að „stríðsástand“ skapist a.m.k. verður ekki hægt að koma í veg fyrir akstur frá hótélum í Reykjavík og til Keflavíkur og þá eru nú rekstraraðilar aldeilis farnir að sleikja rjómann af kökunni þar sem þjónustan frá FLE er töluvert dýrari í framkvæmd þar sem áætlun verður að vera opinn og fljótandi vegna breytinga sem geta orðið á landingum flugvéla. Erfitt verður fyrir áætlunarbíl eða strætisvagn að sinna þjónustu eins og ferðamenn eru að gera ráð fyrir og á endanum tapa allir ekki sist flugfarþegar, ferðamennirnir sem sem klárlega munu fá lakari þjónustu á herra verði.

Nú er kominn á samkeppi á leiðinni á milli Höfuðborgarsvæðisins og FLE.

27. mars 2011 hóf Iceland Excursions Allrahanda ehf. (IEA) samkeppni á leiðinni Reykjavík – FLE. Félagið er alhliða ferðabjónustufyrirtæki sem starfað hefur í yfir 20 ár. Ársvelta félagsins árið 2010 var um einn milljarður og hjá félaginu starfa um 70 starfsmenn yfir veturinn en starfsmannafjöldinn fer yfir 100 á sumrin. Undanfarnir 10 ár hefur rekstur félagsins vaxið verulega eftir mikla fjárfestingu í markaðstarfi og nýsköpun í þjónustu við ferðamenn, þá sérstaklega erlenda ferðamenn. Mesti vöxturinn hefur verið í framleiðslu og markaðssetningu á dagsferðum með rútum á ferðamannastaði þar sem ekið er út frá Reykjavík. Farþegafjöldinn í dagsferðum félagsins í ár stefnir í yfir 70 þúsund farþega.

Félagið er með samninga og í samstarfi við 624 þjónustu- og söluaðila sem eru að selja þjónustu félagsins. Langflestir söluaðilarnir eru erlendar ferðaskrifstofur og ferðaheildsalar sem margir hverjir eru ráðandi söluaðilar Íslandsferða á sínu svæði.

Frá því að félagið hóf samstarf við söluaðila Íslandsferða erlendis hefur margoft verið skorað á okkur að hefja rekstur áætlunarferða á milli Keflavíkurflugvallar (FLE) og Höfuðborgarsvæðisins, ástæðan er hagræðing og samhæfing á þjónustu við ferðamenn þar sem þeir og söluaðilar almennt vilja geta keypt alla þjónustu á einum stað og gera einn þjónustuaðila ábyrgan fyrir þjónustunni á sínum viðskiptavinum.

Vegna þessara áskoranna og þeirra tækifæra sem felst í þjónustu við flugfarþega sem koma og fara um alþjóðaflugvöllinn í Keflavík höfum við reynt að komast inn þann markað. Félagið tók þátt í útboði Vegagerðarinnar árið 2005 þar sem öll sérleyfi á Íslandi voru boðin út þar á meðal var aksturinn á leiðinni Reykjavík - FLE.

Aftur voru sérleyfin boðin út árið 2008 en ekki á leiðinni Reykjavík - FLE þar sem Vegagerðin hafði gert samning við SSS um að samtökin tækju að sér þjónustu almenningsgangna á sínu svæði með vísan í ákvæði um einkaleyfi í 1. mgr. 7. gr. laga nr. 73/2001.

Rétt er að fara yfir hvað Flugrúta þýðir í huga ferðamannsins í flestum löndum sem við berum okkar þjónustustig saman við er flugrútan áætlunarbíll sem ekur á milli alþjóðarflugvalla, borga og bæja þar sem komið er við eða boðið uppá pick-up/drop-of þjónustu á flestum hótélum og gistiheimilum á viðkomandi svæði. Ferðamaðurinn kaupir far frá flugvelli á gististað og öfugt. Í útboði Vegagerðarinnar árið 2005 setti FLE fram þá kröfu að boðið yrði upp á akstur 5-10 stærstu hótélunum í Reykjavík.

Verklagið við þjónustuna er almennt þannig að farþegar eru sóttir á hótél og aðra gististaði fyrir brottför til Keflavíkur og auglýst er að gera megi ráð fyrir 30 mín. í það auk 45 mín aksturs til Keflavíkur. Frá Keflavík snýst því dæmið við. Ferðatími með pick-up/drop-of þjónustu er því auglýstur 75 mín. Þar af er 45 mín. eða 3/5 af ferðatímanum er akstur innar Höfuðborgarsvæðisins því er eðlilegt að velta fyrir sér hver ætti að hafa forræði á þjónustunni nái frumvarpið fram að ganga óbreytt, ætti það að vera Strætó bs. sem er með einkaleyfið á Höfuðborgarsvæðinu eða SSS sem er með einkaleyfið á Suðurnesjum.

Eftir að Vegagerðin hafði úthlutað einkaleyfi á Suðurnesjum og sérleyfi fell niður á leiðinni Reykjavík - FLE varð ljóst að heimilt væri að setja upp ferðir í samkeppni á leiðinni Reykjavík - FLE. Höfum við þá strax vinnu við að greina markaðinn þar með talið samkeppnisgreiningu og kanna vilja stjórnvalda.

Í gildandi samgönguáætlun var fjallað um að markmiðið væri sett að „grunnkerfi samgangna nái til allra þéttbýlisstaða með 100 íbúa eða fleiri“. Í drögum að nýrri samgönguáætlun 2011 - 2022 er búið að breyta markmiðunum örlítið en í kafla, 2.1.6 „Almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaða“ er áherslan: „Efla á almenningssamgöngur í landinu, milli þéttbýlisstaða og innan þéttbýlis“.

Síðar segir í kafla 2.2.4. „Almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaða snúast í flestum tilfellum um grunnþjónustu, ekki endilega fjöldaflutninga. Meginmarkmið með eflingu almenningsgangna milli þéttbýlisstaða utan höfuðborgarsvæðisins er að stuðla að greiðum samgöngum með því að auka hreyfanleika íbúanna“

Alþjóðleg skilgreining á þéttbýli er húsabyrping með minnst 200 íbúum þar sem fjarlægð á milli húsa sé yfirleitt ekki meiri en 50 metrar. Hjá Hagstofunni er einnig miðað við 200 íbúa þegar greint er á milli þéttbýlis og dreifbýlis. Auk þess gerir almenn skilgreining Hagstofunnar á þéttbýli ráð fyrir að ekki sé lengra en 200 metrar milli húsa og að minnsta kosti tveir þriðju hlutar íbúa lifi af öðru en landbúnaði og garðrækt.

Í skýrslunni „Almenningssamgöngur, fundir með svæðasamtökum sveitafélaga maí 2010“ kemur skýrt fram á bls. 22 að fellt verði niður einkaleyfi á akstri til FLE í ljósi athugasemda Samkeppniseftirlitsins.

Í maí 2010 lágu þá málin alveg á hreinu að við töldum. Stefna samgöngufirvalda væri að ekki yrði um að ræða einkaleyfi á fólksflutningum á milli FLE og Reykjavíkur. Hófst þá undirbúningsvinna hjá okkur af fullum krafti við að undirbúa verkefnið en svona stórt verkefni þarf að undirbúa vel í kynningu og útvegum á tæknilegum búnaði, það er að segja rútbílum. Tímalega hentaði verkefnið mjög vel þar sem stóru verkefni sem við höfðum haft í 18 ár var senn á enda og nýtt verkefni kom í veg fyrir uppsagnir starfsmanna. Á sama tíma, maí 2010 auglýsti Vegagerðin eftir áhugasömum aðilum er vildu taka að sér akstur á sérleyfisleiðum á Íslandi án greiðslu frá ríkinu. Okkur þótti rétt að senda inn ákvörðun okkar um fyrirhugaðar áætlunarferðir á milli flugstöðvarinnar og Reykjavíkur ef hugmyndir væru uppi með að breyta einkaleyfinu í sérleyfi aftur á leiðinni Reykjavík - FLE.

Með tölvubréfi 8. júní 2010 tilkynntum við Vegagerðinni ákvörðun okkar um að hefja reglubundnar áætlunarferðir á milli Reykjavíkur og FLE. Í bréfinu var rakinn skilningur okkar á leyfismálum til áætlunaraksturs á leiðinni og óskað eftir svari við hugmyndum okkar til áætlunarferðanna. Vegagerðin sendi okkur tölvupóst þrem dögum síðar sem óskað er eftir svörum við nokkrum spurningum í framhaldi af okkar tilkynningu. Spurningarnar sneru að mestu um tæknilega getu, bílakost áætlun og fleira. Svör við spurningunum voru send nánast samdægurs.

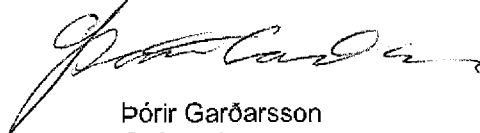
Vegagerðin auglýsti fund í byrjun júlí 2010 með aðilum sem er höfðu lýst yfir áhuga í framhaldi af auglýsingu Vegagerðarinnar frá maí 2010. Á þennan fundi mættu fulltrúar fjölda fyrirtækja og rætt var um hvaða hugmyndir væri í skoðun og þar kom fram að Samtök Sveitafélaga á Suðurnesjum væru með einkaleyfi á Suðurnesjum. Við lýstum því yfir á þeim fundi að við teldum þar með að áætlunarakstur á milli Flugstöðvarinnar og Reykjavíkur væri frjáls þar sem Flugstöðin væri í öðru sveitafélagi en Reykjavík og því ekki innan sveitafélags er aðili væri að SSS. Engin mótmæli komu við þessum athugasemdum frá fulltrúum Vegagerðarinnar eða Samgönguráðuneytisins, nú Innanríkisráðuneytisins.

Þann 25. ágúst 2010 vorum við boðaðir á fund hjá Vegagerðinni með fulltrúum hennar og Samgönguráðuneytisins til að ræða hugmyndir/ákvörðun okkar um áætlunarferðir á milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar. Á þeim fundi tilkynntum við að við ætluðum að byrja akstur 27. mars 2011 sem er sama dagsetning og klukkan breytist í Evrópu og um leið áætlanir ýmissa flugfélaga. Engin viðbrögð komu frá fulltrúum Vegagerðarinnar eða Samgönguráðuneytisins og við ítrekuðum okkar skilning á stöðu sérleyfis og einkaleyfis á Suðurnesjum.

Að lokum, við hjá Iceland Excursions Allrahanda ehf. höfum fjárfest mikið í kynningu og búnaði vegna þeirra þjónustu sem okkur löglegt að veita í dag. Verði breyting á og samkeppnishindranir settar þjónustu okkar við flugfarþega mun það valda okkur skaða auk uppsagnar á starfsmönnum sem vinna við þjónustuna. Það er þó klárt að við munum leita allra leiða til að takmarka okkar tjón og verja störf okkar starfsmanna.

Ef eitthvað er óljóst eða viðbótaskýringa er þörf, er undirritaður reiðubúinn að mæta aftur á fund nefndarinnar og útskýra alvarleika málsins og afleiðingar þess fyrir fyrirtækið og ferðaþjónustuna almennt.

Fh. Iceland Excursions Allrahanda ehf.



Þórir Garðarsson
Stjórnarformaður