

Tillaga til þingsályktunar

um strandsiglingar.

Flm.: Jón Bjarnason, Þuríður Backman, Ögmundur Jónasson,
Guðjón A. Kristjánsson, Sigurjón Þórðarson.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að undirbúa að strandsiglingar verði hluti af vöruflutninga- og samgöngukerfi landsins. Ráðherra móti stefnu og aðgerðaáætlun og leggi fram lagafrumvörp í þessu skyni, ef með þarf, þannig að ríkið geti tryggt reglulegar strandsiglingar til allra landshluta með því að bjóða út siglingaleiðir. Ráðherra láti meta kostnað við að halda uppi reglulegum strandsiglingum um allt land miðað við skilgreinda þjónustu og geri tillögur um siglingaleiðir sem bjóða á út. Ráðherra skili niðurstöðum til Alþingis eigi síðar en 1. febrúar 2007.

Greinargerð.

Tillaga þessi var lögð fram á 132. löggjafarþingi og er nú lögð fram lítið breytt.

Á síðustu árum hafa strandsiglingar smám saman verið að leggjast af hér á landi. Flutningsmenn telja að ekki verði við það unað enda má fullyrða að sjóflutningar meðfram strandlengjunni séu verulega vannýttur samgöngukostur. Því leggja þeir til að samgönguráðherra verði falið að undirbúa að strandsiglingar verði hafnar með tilstyrk hins opinbera á grundvelli útboða. Brýnt er að ráðherra gripi strax til aðgerða.

Á 128. löggjafarþingi lagði fyrsti flutningsmaður ásamt fleirum fram tillögu til þingsályktunar um strandsiglingar. Þar var lagt til að samgönguráðherra yrði falið að skipa nefnd, strandsiglinganefnd, er léti gera úttekt á þjóðhagslegu gildi þess að hér við land væru öflugar strandsiglingar með sérstakri hliðsjón af umhverfis- og byggðaáhrifum, umferðaröryggi og fleiru. Samgöngunefnd lagði til að þeirri tillögu yrði vísað til ríkisstjórnarinnar. Í svari við fyrirspurn fyrsta flutningsmanns til samgönguráðherra á 130. löggjafarþingi um framgang þeirrar tillögu kom fram að ráðherra hefði ekki skipað strandsiglinganefnd en að ráðuneytið hefði í störfum sínum talið eðlilegt að stofnanir þess beindu athygli að strandsiglingum á grundvelli ábendinga og ágætra hugmynda í greinargerð með tillögunni. Ráðherra tók þá fram að hann teldi að tillagan frá 128. löggjafarþingi hefði verið þarft innlegg í umræðuna og að við endurskoðun á samgönguáætlun hlyti að verða litið til ákveðinna þátta sem þar voru nefndir.

Tillagan sem nefndarmenn leggja nú fram gengur lengra en sú sem lögð var fram á 128. löggjafarþingi að því leyti að í henni felst að hafinn verði beinn undirbúningur að því að ríkið bjóði út strandsiglingar og tryggi þannig öllum landshlutum þessa mikilvægu þjónustu.

Þess er vert að geta að framkvæmdastjórn Evrópusambandsins hefur fallist á að aðstoðarkerfi sem Bretar hafi komið á til að færa flutninga af vegum og yfir í siglingar og hóflegur styrkur ríkis til slíkra aðgerða brjóti ekki gegn samkeppnisreglum bandalagsins. Einnig hafa nýlega verið fluttar af því fréttir að Evrópusambandið sjálft hyggist nú stórauka framlög til að efla sjósamgöngur og auka flutninga á sjó, ám og vötnum og öðrum siglingaleiðum til að

draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og annarri mengun og léttu álagi af vegum. Í því sambandi má nefna að hér á landi er talið að ending vega í sumum landshlutum minnki um helming ef þungaflutningar aukast sem svarar því vörumagni sem nú er flutt sjóleiðis.

Flutningsmenn telja mikilvægt að útboð á siglingaleiðum geti hafist eigi síðar en haustið 2007. Því er hér lagt til að ráðherra skili tillögum sínum sem allra fyrst og eigi síðar en 1. febrúar 2007.

Með framangreindri tillögu til þingsályktunar um strandsiglingar frá 128. löggjafarþingi fylgdi ítarleg greinargerð og vísa flutningsmenn til hennar hvað varðar ýmis rök fyrir mikilvægi þess að strandsiglingar við allt landið verði tryggðar, svo sem hvað varðar umhverfis-sjónarmið, byggðaáhrif og samkeppnisstöðu sjóflutninga gagnvart landflutningum.

Fylgiskjal I.

Ögmundur Jónasson:

Eimskipafélagið – einkavæðing og gamall Morgunblaðsleiðari. (Morgunblaðið, 4. ágúst 2004.)

Skýrt hefur verið frá því að frá og með 1. desember næstkomandi muni Eimskipafélag Íslands, dótturfélag Burðaráss, hætta strandsiglingum í kringum Ísland. Í tilkynningu um afkomu Burðaráss segir að þess sé vænst að þessi aðgerð komi til með að skila félaginu 300–400 milljóna króna hagræðingu á ársgrundvelli. Einnig kemur fram að uppsagnir 40–50 starfsmanna á skrifstofu Eimskipafélagsins fyrr í þessum mánuði muni koma til góða í hagræðingarskygni og sé reiknað með að alls nemi sparnaðurinn 200–250 milljónum á ársgrundvelli.

Mikið vill meira.

En skyldi Eimskipafélagið vera á vonarvöl? Ekki er svo að skilja því félagið hefur upplýst að hagnaður fyrir afskriftir á árinu 2004 sé áætlaður u.þ.b. 2.300 milljónir og gert er ráð fyrir að afkoma ársins 2005 verði um 3.000 milljónir og um 3.500 milljónir árið 2006. Þegar Skipaútgerð ríkisins var lögð niður árið 1992 átti Morgunblaðið vart nógu sterk orð til að lýsa hve góð sú ákvörðun var og hinn 24. mars það ár varð þetta leiðarahöfundur blaðsins tilefni til þess að staðhæfa að einkavæðing strandsiglinga myndi „tryggja nauðsynlega þjónustu eftir hagkvæmustu og ódýrustu tiltækum leiðum. Og léttu jafnframt áhætturekstri og oftast en ekki taprekstri af ríkissjóði og þar með skattgreiðendum“. Í umræðum á þingi á þessum tíma kom fram að miklum fjármunum hefði verið varið til strandsiglinganna og uxu ýmsum þær upphæðir mjög í augum. Umræðan um þennan þátt málsins var þó afar yfirborðskennd. Þannig einblíndu menn á kostnaðinn við siglingarnar og töldu sig lausa allra mála eftir að Skipaútgerðin yrði lögð af. Þar gleymdist að geta þeirra fjármuna sem augljóslega yrði að setja í vegakerfið eftir að þungaflutningar færðust upp á landið. Með ákvörðun Eimskipafélagsins nú er ljóst að álagið á vegakerfið mun enn aukast. Þjóðhagslega kann þessi ákvörðun að hafa alvarlegar afleiðingar. Í fyrrnefndum leiðara voru litlar efasemdir um að einkavæðingin væri til hagsbóta fyrir neytendur og samfélagið allt: „Svo er að sjá sem samgönguráðherra hafi haldið svo á þessu máli, að samfélagið hljóti af nokkurn hag. Af ríkissjóði hefur verið létt

verulegum útgjöldum, án þess að þjónusta hafi skerzt. Vonir standa og til að samkeppni Eimskips, Samskipa og annarra, sem strandsiglingar stunda, muni svara eftirspurn ... neytenda. Flest bendir því til þess að einkavæðing strandsiglinga muni takast vel.“ Þarna reyndist leiðarahöfundur ekki sannspár og eina ferðina enn hefur sannast að vafasamt er að setja jafnaðarmerki á milli hagsmuna einstakra fyrirtækja annars vegar og þjóðarhags hins vegar. Af þessu má leiða annað og meira: Það er misskilningur að leggja dæmið upp sem „taprekstur“ eins og leiðarahöfundur gerði forðum. Markmið fyrirtækis og samfélags þarf ekki að vera hið sama. Þannig getur samfélag tekið ákvörðun um að halda uppi þjónustu sem fyrirtæki sæi sér ekki hag í. Ennfremur getur þjóðarhagur krafist annarra lausna en eru á færi einstakra fyrirtækja.

Frumkvæði Jóns Bjarnasonar.

Fyrir nokkru fór Jón Bjarnason fyrir okkur þingmönnum VG og flutti þingsályktunartilögu um að rækileg úttekt yrði gerð á strandsiglingum við Ísland með það fyrir augum að efla þær. Þingmálinu var vísað til ríkisstjórnarinnar. Hún hefur hins vegar ekkert aðhafst í málinu eftir því sem ég kemst næst. Hins vegar hef ég fyrir satt að Sturlu Böðvarssyni samgönguráðherra hafi ekki verið skemmt þegar honum voru færð tíðindin af ákvörðun Eimskipafélagsins nú.

Einu sinni var talað um Eimskipafélagið sem óskabarn þjóðarinnar og talsmönnum þess varð tíðrætt um ábyrgð þegar um heildarhagsmunum þjóðarinnar væri að ræða. Ekki þekki ég félagslega samvisku Eimskipafélagsins í gegnum tíðina til að dæma þar um. Hitt er ljóst að á því búinu er nú fyrst og fremst hugsað um að hámarka hagnaðinn.

Nú þarf að byrja upp á nýtt.

Nú eru hins vegar góð ráð dýr. Íslendingar hafa verið miklum fjármunum í hafnargerð víðs vegar um landið, bæði fyrir fiskiskipaflotann og einnig flutningaskip. Margt bendir til þess að sjóflutningar séu hagkvæmur kostur í þjóðhagslegu tilliti. Gæti verið ráð að samfélagið tæki höndum saman um að koma á strandsiglingum að nýju? Fyrirtækið gæti t.d. heitið Skipaútgerð ríkisins. Nafnið skiptir ekki öllu máli. Hitt skiptir máli að við förum í alvöru að hugleiða hvort við eigum annarra kosta völ en að byrja upp á nýtt og hefja uppbyggingarstarf á þeim sviðum þar sem ríkisstjórnir síðasta hálfann annan áratuginn hafa gengið harðast fram í einkavæðingu. Víða hefur hún skilið eftir sviðna jörð. Kannski leiðarahöfundur Morgunblaðsins láti svo lítið að fjalla um afdrif strandsiglinga á Íslandi í kjölfar þess að þær voru einkavæddar. Hinar sveru yfirlýsingar frá því í mars árið 1992 gefa fullt tilefni til slíks.

Fylgiskjal II.

Ritstjórnargrein:

Flutningar á sjó og landi. (Morgunblaðið, 5. ágúst 2004.)

Ákvörðun Eimskipafélags Íslands um að hætta strandsiglingum hefur leitt til töluverðra umræðna um flutningamál og Ógmundur Jónasson, alþingismaður, spyr Morgunblaðið spurn-

inga í grein hér í blaðinu í gær í tilefni af skrifum blaðsins fyrir tólf árum, þegar Skipaútgerð ríkisins var lögð niður.

Það skiptir ekki meginmáli, hvort flutningar fara fram á sjó eða landi eða þess vegna í lofti. Meginatriðið er að þjónusta flutningafyrirtækjanna uppfylli kröfur viðskiptavina þeirra og í þessu tilviki byggðarlaga víðs vegar um land.

Ef hagkvæmara er að flytja vörur landleiðina hljóta flutningar á milli landshluta að færast í það form smátt og smátt eins og raun hefur á orðið. Ákvörðun Eimskipafélagsins um að leggja niður strandsiglingar er því í sjálfu sér ekki ámælisverð, þótt ummæli forstjóra félagsins um flugvelli og hafnir úti á landi séu hvorki viðeigandi né félaginu til framdráttar. Sú var tíðin að bæði Eimskip og Samskip töldu sér hagkvæmt að sigla á ákveðnar hafnir og m.a. var unnið að hafnabótum til að greiða fyrir þeim siglingum. Sú var líka tíðin, að flugfélög töldu hagkvæmt fyrir sig að fljúga á ákveðna staði á landinu, sem ekki er lengur talið eftirsóknarvert. En á sínum tíma lögðu félög í innanlandsflugi áherzlu á framkvæmdir við flugvelli, sem þau vilja ekki lengur nota m.a. vegna þess, að betra vegakerfi hefur tekið frá þeim farþega.

En svo lengi sem Eimskipafélagið kemur þeim vörum til viðskiptavina sinna, sem félagið hefur tekið að sér að flytja á umsömdu verði og umsömdum tíma, kemur viðskiptavininum í raun ekki við hvernig félagið sinnir þeirri þjónustu.

Eina spurningin í þessu sambandi – og það getur verið stór spurning – er sú, hvort landflutningar og sjóflutningar sitji við sama borð af hálfu hins opinbera.

Vegakerfið hefur smátt og smátt verið að batna. Það er betra vegakerfi með varanlegu slitlagi, sem hefur orðið til þess að flutningar hafa færzt af sjó yfir á land. Er hugsanlegt að hið opinbera mismuni flutningafyrirtækjum á einhvern hátt eftir því, hvort flutningar fara fram með skipum eða flutningabílum? Er hugsanlegt að opinber gjaldtaka geri það að verkum, að landflutningar verði hagkvæmari? Er hugsanlegt að landflutningafyrirtækin eigi að greiða meira en þau gera fyrir notkun á vegum?

Þessum spurningum þurfa stjórnvöld að svara í þeim umræðum, sem nú standa yfir um flutningamál.

Í þessu sambandi ber líka að hafa í huga, að hinir stóru og þungu flutningabílar skapa mikið álag á vegakerfið og þess vegna m.a. eðlilegt að þeir greiði gjald fyrir afnot af vegunum. En þeir skapa líka ákveðna hættu á vegunum. Þrátt fyrir miklar framkvæmdir í vegamálum eru vegirnir enn svo mjóir, að það er töluverð hættu á ferðum, þegar hver flutningabíllinn á fætur öðrum kemur á 90 km hraða og umferð smærri bíla á móti. Fólk getur verið í lífshættu ef flutningabílstjórnir fara ekki varlega. Og ber þess þó að geta í þessu sambandi, að fyrir fáeinum dögum sýndi flutningabílstjóri mikið hugrekki og snarræði, þegar hann forðaði stórslysi með því að stofna sjálfum sér í hættu.

Ef t.d. væri talið nauðsynlegt að koma flutningunum út á sjó til þess að draga úr hættu í umferðinni væri hægt að gera það með mismunandi skattlagningu landflutninga annars vegar vegna afnota af vegunum og sjóflutninga hins vegar t.d. með lægri gjöldum vegna afnota af höfnum. Þá gæti mismunun verið réttlætunleg á þeim forsendum.

Ögmundur Jónasson óskar eftir því í grein hér í blaðinu í gær að Morgunblaðið fjalli um afdrif strandflutninga í ljósi stuðnings blaðsins við það, að Skipaútgerð ríkisins var lögð niður fyrir rúmum áratug. Það er sjálfsagt að verða við þeim óskum þingmannsins. Morgunblaðið var og er þeirrar skoðunar, að rétt hafi verið að leggja Skipaútgerðina niður. Að öðru leyti vísast til þess, sem hér hefur verið sagt.

Það er áreiðanleg engin tilviljun, að annað skipafélag hefur nýlega hafið sjóflutninga til Vestfjarða eingöngu. Vestfirðir eru á eftir öðrum landshlutum í vegaumbótum. Þar eru vegalengdir líka miklar en byggðarlög fámenn. Vel má vera, að Vestfirðir séu dæmi um landshluta

þar sem hagkvæmara getur verið að halda uppi sjóflutningum en landflutningum bæði af fyrrnefndum ástæðum en einnig vegna þess, að vegir um Vestfirði lokast oft yfir vetrartímann.

Miklu skiptir fyrir landsbyggðina að flutningar séu eins hagkvæmir og kostur er. Í því sambandi er mikilvægt að samkeppni ríki á flutningsmarkaðnum. Þar kann að vera pottur brotinn. Flutningarnir eru fyrst og fremst í höndum tveggja fyrirtækja. Hefur einhver könnun farið fram á flutningsgjöldum á þessum leiðum? Skipafélögin hafa áratugum saman legið undir gagnrýni fyrir of há flutningsgjöld milli Íslands og annarra landa og fyrir skort á samkeppni.

Fákeppni er ekki nýtt fyrirbæri á Íslandi, hvorki í flutningum né á öðrum sviðum viðskipta. En það er ekkert tilefni til að slaka á eftirliti með þeirri fákeppni.

Fylgiskjal III.

Landvernd:

Fjölþættur ávinningur strandsiglinga.

(Fréttir, 3. ágúst 2004.)

Í vikunni sem leið tilkynntu Eimskip að fyrirtækið hygðist leggja niður strandsiglingar við Ísland. Er þetta í beinu framhaldi af þeirri þróun sem hefur átt sér stað í vöruflutningum síðustu ár. Skipum í strandsiglingum hefur fækkað óðum á meðan sífellt hefur bæst í her vöruflutningabifreiða sem þeysa um vegi landsins. Ástæða þessarar þróunar er sögð vera sá flutningshraði sem krafist er í samfélagi okkar.

Umræðan í tengslum við þessa ákvörðun Eimskipa hefur fyrst og fremst beinst að áhrifum hennar á slit vega og aukna hættu í umferðinni. Stórir vöruflutningabílar geta valdið miklu tjóni og alvarlegum slysum lendi þeir í árekstri auk þess sem flutningur hættulegra efna á vegum getur verið varasamur. Vegaslit vörubíla er margfalt á við fólksbíla og svo virðist sem ekki hafi tekist að færa kostnaðinn við vegaslit yfir á vörubíla í samræmi við notkun þeirra.

Landvernd vill vekja athygli á því að neikvæðar afleiðingar vöruflutninga á landi eru ekki eingöngu bundnar við slysum og vegaslit. Landflutningar fela í sér allt að sjöfalt meiri losun koldíoxíðs en strandflutningar og hefur losun koldíoxíðs frá landflutningum aukist um 67% á tímabilinu 1983–2002.¹ Aukið magn koldíoxíðs í andrúmsloftinu er helsta ástæða þeirra hættulegu loftslagsbreytinga sem nú verða sífellt sýnilegri. Aukin áhersla Eimskipa á landflutninga er því afar neikvæð þróun í þessu samhengi.

Það blasir við að rík ástæða er til að efla strandflutninga hér við land til að draga úr hættu á slysum og sliti vega og til að takmarka losun gróðurhúsalofttegunda. Ákvörðun Eimskipafélagsins hlýtur því að vekja spurningar um það hvernig stjórnvöld geta brugðist við svo breyting geti orðið á þeirri neikvæðu þróun.

Landvernd vinnur þessi misserin að fjölþættri athugun á því hvernig Ísland og Íslendingar geta takmarkað losun gróðurhúsalofttegunda. Liður í því verkefni er að skoða leiðir sem gætu

¹ Heildarlosun vegna landflutninga árið 2002 var 131 kílótonn eða um 21,7% af losun vegna vegasamgangna á Íslandi. Þess ber að geta að hlutdeild losunar frá landflutningum hefur lítið breyst á tímabilinu 1983–2002 þó heildarlosun hafi vaxið afar mikið.

fært vöruflutninga af vegum yfir á sjóleiðina, en allt bendir til þess að ávinningur af slíkri þróun geti verið margþættur fyrir samfélagið. Vonandi verður ákvörðun Eimskipafélagsins til þess að þessi mál verði tekin til vandlegrar skoðunar og fram komi framsæknar og hagkvæmar leiðir til úrbóta.

Fylgiskjal IV.

Jón Bjarnason:

Af óskabarni þjóðarinnar og hremmingum þess. (Morgunpóstur VG, 8. ágúst 2004.)

„Óskabarn þjóðarinnar Eimskip mun frá og með 1. des. næstkomandi hætta strandsiglingum í kringum Ísland. Lýkur þar með nær aldarlögum kafla í samgöngusögu þjóðarinnar, en félagið hefur sinnt strandsiglingum kringum landið allt frá árinu 1917.“

Þannig hljóðar dánartilkynning þeirrar almannaþjónustu sem var metnaðarmál Íslendinga á fyrstu áratugum síðustu aldar. Þjónusta, sem var órjúfanlegur hluti sjálfstæðisbaráttunnar og átti hvað drýgstan þátt í þeim gríðarlegu efnahagsframförum sem þjóðin hefur náð með dugnaði sínum á síðustu áratugum. Ef til vill er það táknrænn hroki í stöðu Eimskipa í dag að velja fullveldisdaginn 1. des. til að hætta áætlunarsiglingum meðfram ströndum landsins. Fjármagnið sem þjóðin lagði í Eimskip er komið í alþjóðlegt brask og birtist nú í kaupum á tékkneska símanum.

Ekki einkamál flutningsfyrirtækjanna.

Samgöngur er sá þáttur í þjónustu hvers samfélags sem ræður hvað mestu um grunngerð þess. Vöru- og fólksflutningar eru því ekkert einkamál einstakra fyrirtækja þó margir haldi að svo sé. Samgöngur og flutningar til og frá landinu svo og innanlands er ein af grunnstoðum sjálfstæðrar þjóðar. Framkvæmd þeirra getur eftir atvikum verið í höndum einkaaðila. Það er hlutverk löggjafans og framkvæmdavaldsins að búa þessari þjónustu umgjörð á hverjum tíma sem er í samræmi við ábyrgð, hagsmuni, alþjóðlegar skuldbindingar og langtímastefnu stjórnvalda í samgöngumálum. Þetta var gert með stofnun *Ríkisskipa og Flugfélags Íslands* á sínum tíma. Þörfin og ábyrgðin á mikilvægi þessara þjónustu fyrir þjóðina er óbreytt þótt hún sé á höndum einkaaðila.

Samgönguáætlun.

Það þótti mikið framfaraspor og viss tímamót þegar Alþingi að tillögu samgönguráðherra Sturlu Böðvarssonar samþykkti á sl. ári samgönguáætlun til næstu 12 ára. Kostir þess vinnulags voru, að litið er samræmt á uppbyggingu samgöngumannvirkja og tilhögun samgangna á sjó, á landi og í lofti. Í þeirri áætlun eru tilgreind markmið í samgöngum með tilliti til umhverfiskrafna, öryggismála, hagkvæmni og byggðasjónarmiða m.a. Jafnt stjórnarliðar sem stjórnarandstæðingar lofuðu þau vinnubrögð og ræddu einmitt um mikilvægi sjóflutninga og samkeppnisstöðu þeirra við flutning á búlkvörum um landið. Með samræmdri samgönguáætlun væri hægt að fylgja eftir grunnstefnu hins opinbera í samgöngumálum þjóðarinnar.

Annað kemur svo á daginn. Tímabundin gróðafíkn þeirra ræður ferð og stefnu ríkisstjórn-

arinnar í samgöngumálum er gefið langt nef. En hún getur þó sjálfri sér um kennt.

Fákeppni og einokun.

Í skýrslu nefndar um flutningskostnað sem samgönguráðuneytið lét vinna 2003 er rakin gífurleg hækkun flutningskostnaðar á síðustu árum þrátt fyrir meinta hagræðingu:

„Samþjöppun aðila í landflutningum og þátttaka skipafélaga gerir það að verkum að tveir flutningsaðilar eru með nær alla landflutninga á Íslandi – fákeppni er því ráðandi í þessum flutningum. Samfara þessu hafa gjaldskrár flutningsaðila hækkað verulega umfram þróun neysluvöruvísitölu.“

„Í sumum tilfellum hafa sjávarútvegsfyrirtækin brugðist við með því að láta frystitogarana landa eins nálægt útflutningshöfn og hugsast getur. Aðilar kvarta yfir ógagnsæi gjaldskrár flutningsfyrirtækja og hafa tilfinningu fyrir því að ekki sé samkeppni í land- og sjóflutningum.“

Tveir aðilar, Eimskip og Samskip, eru nær allsráðandi í flutningum bæði á sjó og landi og geta í krafti þeirrar stöðu gert það sem þeim sýnist.

Það er afar óeðlilegt samkeppnislega séð að sami aðili eigi og reki flutningsnetið bæði á sjó og á landi. En eftir að bæði Eimskip og Samskip lögðu undir sig að mestu alla landflutninga hafa þau í krafti fákeppnisstöðu sinnar útilokað eðlilega og nauðsynlega samkeppni. Ekki bætir úr skák að sumir eigendur þessara fyrirtækja eru jafnframt ráðandi í öðrum stórfyrirtækjum landsins og geta beitt þeim til fjölpættari samþjöppunar og einokunar í atvinnulífinu. Það er afar brýnt að brjóta þessa samþjöppun upp og skapa eðlilegt samkeppnisumhverfi í vöruflutningum.

Í krafti einokunar og fákeppni hafa þessi tvö fyrirtæki náð kverkataki á þjónustunni og geta stillt, almenningi, fyrirtækjum og ríkisvaldinu upp við vegg. Sú staða er óþolandi.