

Félag hópferðaleyfishafa
Hesthálsi 10a
110 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. P 133/1243
komudagur 27.2.2007

26. febrúar 2007.

Samgöngunefnd Alþingis (Nefndasvið Alþingis).
Alþingi.
Austurstræti 8-10.
150 Reykjavík.

Efni:

Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2007 – 2010, 574. mál frá Félagi hópferðaleyfishafa. Félagið þakkar tækifærið til að fá að veita þessari áætlun umsögn.

Í fyrsta lagi verður að taka fram varðandi lið a. á bls. 54, þar sem stefnt er að því að farið verði yfir tilhögun og fjármögnun almenningsamgangna og gert er ráð fyrir því að sveitarfélögum verði falin meiri stjórnun almenningsamgangna. Félag hópferðaleyfishafa telur að slíkar breytingar kunni að hafa í för með sér bætingu á núverandi kerfi. Enda er það eðlilegast að sveitarstjórnir á hverjum stað fyrir sig fari með stefnumótun almenningsamgangna á sínu svæði en ekki Vegagerð ríkisins. Breytingar þurfa þá ekki varða það að ekið verði með strætisvögnum, en ekki í hópferðabílum, enda eru hópferðabílar öruggari og þægilegri en strætisvagnar á löngum leiðum. Þá væri jafnvel hægt að semja við sérleyfishafana um strætisvagnaakstur, hvern á sínu svæði.

Í öðru lagi er tekið undir það að tryggja verði að Ísland hafi fullan aðgang að gervihnattakerfum sem komið verður upp til staðsetningar á sjó, landi og í lofti, s.s. GPS, EGNOS og Galileo samkvæmt c. lið á bls. 55. Slíkt kerfi getur opnað mikla möguleika hvað varðar aukið öryggi.

Í þriðja lagi varðandi a. lið markmiðs um hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgangna nr. 1.2.2. á bls. 55. Þar er fjallað um að byggja samgöngumiðstöð á austursvæði Reykjavíkurflugvallar. Þar er gert ráð fyrir að fjármögnun, byggingu og rekstur miðstöðvarinnar verði boðin út. Leggja verður áherslu á það út frá samkeppnissjómaríðum að slíkur rekstur verði í höndum óháðs aðila, þ.e. aðila sem ekki hefur með höndum sérleyfis- eða hópferðaakstur. Kostur númer tvö væri sá að samgöngumiðstöðin yrði sameignarfélag allra í þessum geira, en ekki bara í eigu eins aðila. Bær stjórn á hverjum tíma myndi þá ráða því hvernig hlutir eru afgreiddir, hætt er þó við með þessari aðferð að sá stærsti stjórnirni öllu.

Félag hópferðaleyfishafa
Hesthálsi 10a
110 Reykjavík

Í fjórða lagi varðandi lið 2.2.4.1 á bls. 66, þar sem fjallað er um framkvæmdir á einstökum flugvöllum í grunnneti. Þar sem fjallað er um uppbyggingu bílastæða, við t.d. Akureyrarflugvöll, Egilsstaðaflugvöll, Ísafjarðarflugvöll/Þingeyri. Leggja verður áherslu á að við þessa flugvelli verði gert ráð fyrir góðri aðkomu hópferðabifreiða og að á þessum flugvöllum verði nægilegt framboð af merktum bílastæðum fyrir hópferðabíla. Þá má minnst á að núverandi aðkoma að Keflavíkurflugvelli er ekki nógu góð fyrir hópferðabíla, sem og að ekki er nægt framboð af merktum stæðum fyrir óháða aðila sem stunda hópferðaakstur nægilega nálægt flugstöðinni, svo farþegar geti komist með sem minnstum óþægindum að bifreiðunum. Þetta sjónarmið á að sjálfssögðu við alla flugvelli.

Í fimmta lagi er fjallað um tekjur og framlög á bls. 97 undir lið 4.1.1. Í sambandi við það vill Félag hópferðaleyfishafa benda á að nauðsynlegt er fyrir greinina í heild að tekin verði ákvörðun um það að hópferðaleyfishafar fá þess kost að kaupa litaða olíu og fá þar með niðurfelld 80% olíugjald á hópferðabifreiðar. Ástæða þessa er sú að í mörgum tilfellum er akstri þessum þ.e. hópferða-sérleyfis- og almenningsvagnaakstri sinnt af námvæmlega sömu bifreið. Því er er nausynlegt að samræma lög og reglugerðir fyrir fólksflutninga þessa þannig að sama gildi fyrir alla.

Í núverandi kerfi hafa álögur á hópferðabíla aukist til mikilla muna, en þess skal gæta að, að þeir aðilar sem stunda hópferðaakstur eru ekki virðisaukaskattsskyldir og geta því ekki fengið virðisaukann endurgreiddan af þeirri dísilolíu sem þeir kaupa.

Benda verður á að í öllum stærri hópferðabílum er sérstök olíufýring (vatnskynnt olíumiðstöð). Hún gerir það að verkum að bílvélin er hituð allt upp í 80° áður en hún er ræst. Búnaðurinn gerir það að verkum að bílvélin fer heit í gang, sem þýðir minni mengun. Þessi kynding er jafnframt yfirleitt tengd ofnakerfi bifreiðanna þannig að hægt er að halda farþegarými heitu án þess að bílvélin gangi. Olíufýringin brennir sömu olíu við þessar aðgerðir og notuð er við aksturinn. Í venjulegum innanbæjarakstri getur olíufýring af þessu tagi eytt allt að 25 lítrum á dag, sem er kannski allt að helmingurinn af eyðslu bílsins. Margir framleiðendur miða t.d. við að olíufýring eyði allt að 2.5 lítrum á klukkustund. Benda má á að það að nota vatnskynnta olíufýringu er mjög umhverfisvæn leið, en bíllinn eyðir mun minna en ella með þessari leið. Ástæða þess að steypuhræribifreiðar fá undanþágu í 4. gr. laga nr. 87/2004 til að nota niðurgreidda olíu, er að þær þurfa að halda steypu heitri, með ekki ólíkum búnaði og olíufýringin er. Búnaður þeirra er t.d. knúinn áfram af sömu olíunni og þeir aka á. Benda má á að margt er um líkt með akstri þeirra bifreiða og hópferðabifreiða.

Til að jafna samkeppni meðal aðila í þessum geira er mikilvægt að endurgreiðslan taki ekki einungis til þeirra sem hafa einkaleyfi til fólksflutninga skv. 1. mgr. 7. gr. laga nr. 73/2001

Þá er það jafnframt réttlætismál að jafnt skuli ganga yfir þá aðila sem sinna akstri samkvæmt einkaleyfi, sérleyfi eða hópferðaakstri. Ein af rökunum fyrir því að t.d. þeir aðilar sem stunda akstur skv. einkaleyfi fái endurgreiðsluna, er þungur rekstur í þessum geira. Benda verður á að reksturinn er ekki síður þungur hjá þeim sem stunda hópferðaakstur og því er þetta réttlætismál að þessi munur verði jafnaður. Auk þess sem þetta getur mögulega skekkt stöðu þessara aðila á samkeppnismarkaði að tvö mismunandi kerfi séu í gangi, þeir sem fá endurgreiðslu og þeir sem ekki fá endurgreiðslu.

Félag hópferðaleyfishafa

Hesthálsi 10a

110 Reykjavík

6. gr. laga nr. 87/2004 hljóðar svo: Þeim sem hafa einkaleyfi til fólksflutninga skv. 1. mgr. 7. gr. laga nr. 73/2001, um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi, skulu endurgreidd 80% olíugjalds af olíu vegna rekstrar almenningsvagna í áætluðum ferðum. Reglur¹⁾ um endurgreiðslu samkvæmt þessari málsgrein skulu settar af fjármálaráðherra í samráði við samgönguráðherra.

Í sjötta lagi verður að taka undir það sjónarmið á bls. 120-121 að hvatt sé til aukinnar bílbeltanotkunar almennt og að lögð verði áhersla á bílbeltanotkun í hópferðabílum. Ljóst er að bílbeltanotkun er mikilvægt öryggisatriði sem þarft er að hvetja fólk til að nota, ekki bara í einkabílum heldur einnig í hópbílum. Þar af leiðandi eru strætisvagnar ekki eins örugg ökutæki og hópbílar, sem eru því heppilegri til að aka á milli byggðarlaga. Hitt er annað að það er útilokað að fara fram á að bifreiðastjórar hópferðabifreiða beri ábyrgð á því að allir farþegar séu með beltin spennt og þarf að koma því að í reglugerð með nánari útfærslu í samvinnu við Félag hópferðaleyfishafa.

Í áttunda lagi er því fagnað að ráðgert sé að gefa út fræðslufni, sbr. lið 5.2.2.6 á bls. 121. Gert er ráð fyrir því að skýra gildandi reglur fyrir atvinnubílstjórum hvað varðar ökurita, stærð og þyngd ökutækja, akstur, hvíld og fleira.

Í níunda lagi er því fagnað að ætlað er koma á sérstakri fræðslu meðal bifreiðastjóra fyrirtækja, en áréttað að til eru dæmi þess að fyrirtæki í þessum geira haldi árlega námskeið fyrir sína starfsmenn og mikilvægt er að öll fræðslu og námskeið komi innan frá greininni sjálfri en ekki sem tilskipun frá stjórnvöldum sbr. lið 5.2.2.9 á bls. 122.

Fyrir hönd stjórnar Félags hópferðaleyfishafa,

Helgi Valberg Jensson.