

Nefndarsvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 22. febrúar 2017

Efni: Umsögn Strætó bs. um frumvarp til laga um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni.

Strætó bs., vil koma eftirfarandi athugasemdum fyrirtækisins við ofangreint lagafrumvarp, með vísan í póst frá nefndarsviði Alþingis frá 10. febrúar 2017. Ef óskað er er fulltrúar Strætó tilbúnir að koma inn á fund nefndarinnar.

Almennar athugasemdir við frumvarpið:

Strætó tekur undir athugasemdir sem koma fram í umsögn Sambands íslenskra sveitarfélaga og snúa að almenningssamgöngum og ferðaþjónustu fatlaðs fólks, fatlaðra skólabarna og aldraðra.

Strætó hefur bent á að það væri betra að setja sérstök lög sem fjalla um almenningssamgöngu á landi.

Strætó hefur einnig bent á að æskilegt væri að hafa inn í lögum skilgreiningu á sveigjanlegu almenningssamgöngukerfi, gæti verið bætt við 3. gr. undir orðaskilgreiningu „Sveigjanlegt almenningssamgöngukerfi: Farþegaflutningar á ákveðnum svæðum samkvæmt fyrirfram birtri þjónustulýsingu og einungis ekið ef farþegi hefur pantað þjónustu.“ Slíkt ákvæði er mikilvægt fyrir frekari þróun hagkvæmari almenningssamgangna þar sem óhagkvæmt er að vera með hefðbundið almenningssamgöngukerfi.

Strætó hefur bent á að mikilvægt sé að setja inn í löginn ákvæði, sem heimili þeim sem sinna almenningssamgöngum á grundvelli einkaréttar, að sekta/leggja féviti á þá farþega sem ekki virða reglur um greiðslu fargjalda, sbr. tíðkast í flestum ríkjum heims.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins:

1. gr.

Til samræmis við ofangreint leggur Strætó til að svofelld breyting verði gerð á orðalagi 1. gr.: „Lög þessi gilda um *almenningsamgöngur og farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni, þ.m.t. réttindi farþega og réttindi og skyldur þeirra sem sinna farþegaflutningum.*“ Einnig óskar Strætó eftir að farþegaflutningar vegna fatlaðs fólks, aldraðra og fatlaðra skólabarna verði á einhvern hátt tekið með hér og að leyft verið að nota bifreiðar í atvinnuskyni með færri farþega en 9 í þeim málaflokk.

Strætó telur að í frumvarpi til laga ekki er nægjanlegur greinarmunur gerður á almenningssamgöngum annars vegar og farþegaflutningum í atvinnuskyni hins vegar. Þetta hefur leitt til óvissu um hver má keyra hvar.

2. gr.

Strætó bendir á að óljós skipting virðist vera á yfirstjórn og stjórnslu á milli ráðherra, Vegagerðar, Samgöngustofu og svo sveitarfélaga, byggðasamlaga eða landshlutasamtaka. Þannig skal ráðherra fara með yfirstjórn farþegaflutninga á landi samkvæmt lögnum, í frumvarpinu segir hins vegar að

Samgöngustofa fari með framkvæmd laganna og stjórnvaldsreglna settra samkvæmt þeim. Loks er tekið fram að Vegagerðin fari með skipulag almenningsamgangna í landinu.

6. gr.

Skilgreining á almenningsamgöngum þarf að vera skýrari. Reglugerð (EB) nr. 1370/2007 kveður á um að almenningsamgöngur (public passenger transport) séu skilgreindar sem farþegaflutningsþjónusta sem hefur almenna efnahagslega þýðingu... (...(a) 'public passenger transport' means passenger transport services of general economic interest provided to the public on a non-discriminatory and continuous basis;... (REGULATION (EC) No 1370/2007 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC): Article 2 a)). Hér er almenn efnahagsleg þýðing (general economic interest) mikilvægt, en það vantar í skilgreininguna á almenningsamgöngum í frumvarpinu sem hér um ræðir. Þetta er mikilvægur aðgreiningur frá öðrum reglubundnum farþegaflutningi, sem ber ekki almannahagsmuni fyrir brjósti sér heldur þar sem farþegaflutningurinn er rekinn til að hagnast á (farþegaflutningur í atvinnuskyni).

7. gr.

Þá bendir Strætó einnig á, í tengslum við ákvæði greinar frumvarpsins um að Vegagerðinni sé heimilt að fela sveitarstjórnnum eða landshlutasamtökum sveitarfélaga skipulag almenningsamgangna, að því fylgir mikil ábyrgð og víðtækar skyldur að skipuleggja almenningsamgöngur, en samkvæmt frumvarpinu virðast sveitarfélög og landshlutasamtök litlu ráða um hvaða fjármunir fylgi þessari ábyrgð og þessum skyldum. Greinin virðist flækja óþarflega og auka skrifræði við úthlutun einkaréttarleyfa og virðist ekki vera almennt í anda laga að vera skýr og einföld í framkvæmd. Einnig er óljós skilgreining í hvað fellst í því að samkeppni haldist á þeim svæðum sem hún er fyrir hendi í dag. Er hér átt við árssamkeppni eða nægir að keyrt hafi verið í samkeppni við einkaréttarhafa tímabundið þegar ágóðavon er. Einnig mjög óljóst hvað fellst í því að uppfylla gæða- og tæknikröfur Samgöngustofu. Strætó telur ákvæði 14. gr. um skilyrði fyrir veitingu einkaréttar óviðunandi og gefa möguleika á geðþóttaákvörðunum einstakra aðila. Það að leiðir eða leiðakerfi séu ekki rekin á viðskiptagrundvelli gerir það nánast ógjörlegt fyrir landshlutasamtök að taka við rekstrinum. Nauðsynlegt er fyrir öll landshlutasamtök að hafa eina til tvær sterkar leiðir sem gera þeim kleift að fjármagna minni leiðir „dýpra“ inn í landshlutana og á strjálbýlli svæðum.

Þá vekur Strætó athygli á því að ef greinin verður samþykkt óbreytt þýðir það að Strætó getur misst einkaréttinn á einstökum leiðum í leiðakerfinu, vegna þess að þær skila hagnaði sem einstakar leiðir í leiðakerfinu. Nauðsynlegt er að skipuleggja leiðakerfi sem heild, ekki hægt að taka einstakar leiðir út úr því.

Almenningsamgöngur eru ekki í samkeppni við einstaka fólksflutninga á landi í atvinnuskyni, heldur er um að ræða heildstætt kerfi þar sem einstakar leiðir byggja upp grundvöll fyrir virkni kerfisins í heild sinni.

Í ljósi framangreinds leggur Strætó til að ákvæði greinarinnar verði breytt og einkaréttur settur án skilyrða með einfaldleika og gegnsæi sem markmið.

11. gr.

Mjög óljóst hvað fellst í heimild Samgöngustofu til að takmarka notkun strætisvagna utan þéttbýlis. Hér getur stofnun upp á sitt einsdæmi aukið kostnað sveitarfélaga eða fyrirtækja á þeirra vegum ef henni sýnist svon. Sbr. hér að framan er ekki til skilgreing á hvað er strætisvagn, landsbyggðarvagn, o.s.frv.. Engar frekari skilgreiningar fylgja hvað fellst í þessari heimild sem er ótækt og ógegnsætt.

14. og 15. gr.

Almennt eru samningar til langs tíma í einkarétti, styttri tími þýðir aukin kostnað fyrir sveitarfélög og notendur. Töluverð fjárfesting er í aðstöðu, tækjum o.fl. til að sinna slíkri þjónustu og því eðlilegt að miða við sem næst líftíma þeirra tækja sem notðu eru, sem a.m.k. 10 ár.

Virðingarfyllst,

Jóhannes Svavar Rúnarsson
Framkvæmdastjóri Strætó bs.