

Reykjavík, 22. mars 2017

## Efni

Umsögn *Samtaka um bíllausan lífsstíl* um Frumvarp til laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, þingskjal 187 — 128. mál. Stjórnarfrumvarp.

## Almennt

Æskilegt væri að skilgreina betur hvað við er átt með almenningssamgöngum annars vegar og sérstökum reglubundnum farþegaflutningum hins vegar. Sömuleiðis er æskilegt að einfalda frumvarpið með tilliti til ábyrgðaraðila, sem eru þrír skv. frumvarpi: Samgöngustofa, Vegagerðin og samgönguráðherra. Æskilegt væri að fá samræmd heildarlög um almenningssamgöngur til að bjóða almenningi í landinu upp á raunhæfan valkost milli einkabíls og almenningssamgangna, óháð búsetu eða efnahagsstöðu.

### 3. gr.

#### *Orðskýringar*

Æskilegt væri að skilgreiningar á almenningssamgöngum (1. tl.), farþegaflutningum í atvinnuskyni (7. tl.) og og sérstökum reglubundnum farþegaflutningum (14. tl.) væru settar fram með skýrari hætti.

Almenningssamgöngur eiga í eðli sínu ekki að stjórnast af hagnaði heldur þjónustuhlutverki sínu gagnvart almenningi. Það þýðir þó ekki, að fyrirtæki sem sérhæfa sig í farþegaflutningum geta ekki starfað á sama stað og þar sem eru almenningssamgöngur, t.d. með sérhæfðari þjónustu, með leiðsögufólki, með sérsniðnum tímaáætlunum o.s.frv.

### 7. gr.

#### *Einkaréttur*

Umsögn *Samtaka um bíllausan lífsstíl* tekur fyrst og fremst til 7. greinar frumvarpsins sem fjallar um einkarétt sem Vegagerðin getur veitt sveitarfélögum, byggðasamlögum og landshlutasamtökum til að „skipuleggja og sjá um reglubundna farþegaflutninga á tilteknum svæðum eða tilteknum leiðum eða leiðarkerfum til að tryggja þjónustu sem varðar almannahagsmuni allt árið, m.a. tíðni ferða, öryggi og kostnað.“

Þetta kerfi, sem komið var á með lögum nr. 73/2001, og helst í frumvarpi þessu nokkuð óbreytt, skapar ósamræmi og verðmismunun milli landshluta þar sem það er á hendi of margra stjórnsýslu- eininga, sem og aðkomu einkaaðila. Fyrirkomulagið frá 2001 var útskýrt með þeim hætti að æ fleira fólk ætti einkabíl og þannig beinlínis gert ráð fyrir bílaeign almenninga. Verðmismunun kemur berlega í ljós milli landshluta sem njóta styrkja frá ríki (Vestfirðir), og þeirra sem njóta

þeirra ekki (sunnanverðir Vestfirðir), þar sem verðmunur á sambærilegri leið í kílómetrafjölda getur verið 320 krónur á móti 1200 krónum, svo dæmi sé tekið.

Markmið með almenningssamgöngum ætti að vera að veita fólki raunhæfan kost á að nýta aðra samgöngukosti óháð efnahag og búsetu. Þættir jákvæðra samlegðaráhrifa þess að fleira fólk nýtir sér almenningssamgöngur eru meðal annars minni slyshætta þar sem hraðakstur sem og ölvunarakstur er ómögulegur, auknar ráðstöfunartekjur heimila, minnkandi þörf á viðhaldi vega vegna umferðarálags, svo ekki sé minnst á mun takmarkaðra vistspor á hvern einstakling. Þar fyrir utan má nefna að nýtni einkabíls á Íslandi er með versta móti eða um 1,83 í hverjum bíl árið 2015, miðað við 2,78 á hvern bíl árið 1994.<sup>1</sup> Til að ná markmiðum og skuldbindingum Íslands í loftslagsmálum er nauðsynlegt að bregðast við þessari þróun, m.a. með markvissri og metnaðarfullri áætlun í almenningssamgöngum þar sem betra verð, þægindi farþega og aukin tíðni ferða verði höfð að markmiði.

Rétt er að taka fram að einn helsti hvati frumvarpsins, sem er 1370/2007 ESB reglugerð um farþega-og farmflutninga á landi, að þar stendur í 12. gr.:

It is immaterial from the viewpoint of Community law whether public passenger transport services are operated by public or private undertakings. This Regulation is based on the principles of neutrality as regards the system of property ownership referred to in Article 295 of the Treaty, of the freedom of Member States to define services of general economic interest, referred to in Article 16 of the Treaty, and of subsidiarity and proportionality referred to in Article 5 of the Treaty.

Á sama tíma má minna á að samanburðarlönd á borð við Svíþjóð (SJ AB), Danmörku (DSB), Holland (NS), Frakkland (SNCF) og Þýskaland (DB) (o.fl.) reka sín eigin almenningssamgöngukerfi þar sem ríkisvaldið fer með 100% eignarhald. Þessum ríkjum hefur reynst vel að bjóða þegnum sínum upp á almenningssamgöngur þar sem verði er haldið í lágmarki en tíðni ferða og þægindi með besta móti.

## V. Kafli **Réttindi farþega** 16.-21. gr.

Samtök um bíllausan lífsstíl fagna því að réttur farþega sé tryggður og skilgreindur í lögum. Það á við um tilfelli þar sem seinkunn verður á tímaáætlun/tilkynntum ferðum, niðurfellingu ferða og, ekki síst, réttindum fatlaðra og hreyfihamlaðra.

Fyrir hönd Samtaka um bíllausan lífsstíl,

Björn Teitsson, formaður.

---

<sup>1</sup><https://kjarninn.is/skyring/islendingar-keyra-180-thusund-folksbila-18-sitja-i-hverjum-bil/>