



Samgöngufélagið

Aðalstræti 21 - 415 Bolungarvík • Kt. 620999-3269 • Netfang samgongur@samgongur.is • Veffang www.samgongur.is

Bolungarvík, 9. mars 2015.

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis,
netfang: nefundasvid@althingi.is.

Efni: Athugasemdir við frumvarp til laga um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni (heildarlög, EES-reglur), 504. mál á 144 löggjafarþingi 2014-2015.

I.

Frumvarp það sem hér um ræðir virðist taka vel á þeim atriðum sem því er ætlað að fjalla um svo langt sem það nær. Þó skal haft í huga að erfitt er að koma við traustum almenningsamgöngum, eins og þær eru skilgreindar í frumvarpinu, víða í dreifðum byggðum og smærri þéttbýlisstöðum landsins vegna fámennis, mikilla vegalengda, oft erfðra aksturs- og veðurskilyrða og þar með kostnaðar. Í mörgum tilfellum er nær útilokað að komast milli ákveðinna svæða eða landshluta svo dögum skiptir nema að hafa yfir eigin ökutæki að ráða, oft á tíðum sérþúnu til vetraraksturs. Einnig skal haft í huga að margir, jafnt í hinum dreifðu byggðum sem annars staðar, hafa illa eða ekki ráð á að reka eigið ökutæki og jafnvel ekki að greiða fyrir þær almenningsamgöngur sem eru í boði á lengri leiðum. Þá má nefna að alltaf er nokkur hópur sem ekki uppfyllir skilyrði til að fá að aka vélknúnu ökutæki vegna vanheilsu, aldurs eða annarra slíkra aðstæðna. Því telst brýnt að sem flestir ferðakostir verði aðgengilegir þeim sem vilja eða þurfa að komast milli staða þar sem almenningsamgöngur eins og þeim er lýst hvorki henta eða bjóðast.

Með nútíma samskiptatækni er orðið mjög auðvelt að skiptast á og miðla upplýsingum um ferðir sem óskast eða bjóðast á (einka)bílum og töluvert um að það sé gert, bæði hérlendis og erlendis. Má t.d. nefna vefina samferda.is og bilfar.is og ýmsar fésbókarsíður. Oftast er þá miðað við þátttöku farþega í kostnaði ökumanns við aksturinn. Eins hefur að tilhlutan Samgöngufélagsins o.fl. verið komið fyrir sérstökum skiltum við mörk þéttbýlisstaða á nokkrum stöðum á norðanverðum Vestfjörðum sem þeir geta komið sér fyrir við sem óska fars með bíl með því að benda á nafn áfangastaðar á skiltinu. Er í texta á skiltinu mælt til þess að farþegi, sem skal vera fullra 18 ára, taki þátt í kostnaði ökumanns með því að greiða honum 200 kr. startgjald og 10 kr. fyrir hvern ekinn kílómetra. Ef ekin er 15 km leið gera þetta 350 kr. sem er svipað og stakt fargjald með strætisvagni á höfuðborgarsvæðinu. Verður að telja að þátttaka farþega í kostnaði þótt í litlu sé skapi farþega þægilegri stöðu gagnvart ökumanni en ef hann þæði far án nokkurs framlags.

Sérstakt þjónustumerki sem m.a. vísar á skilti eins og hér er lýst hefur verið innleitt í reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995, merki E02.15 Samnýting ökutækja. Um merkið segir í reglugerðinni: „Merki þetta vísar á upplýsingatöflu sem kynnir möguleika á samnýtingu ökutækja sem ferðamáta.“

Engar sérstakar reglur eða skipulag gilda þó um þennan ferðamáta og gerir það sveitarfélög óörugg með að koma honum á framfæri með skiltum eins og lýst er. Þó er um að ræða ferðamáta sem án efa mætti virkja mun betur en nú er, flestum til hagsbóta. Er í þessu ljósi lagt til að í lögunum verði með ótvíræðum hætti gert ráð fyrir honum í einhverri mynd. Er þá sérstaklega haft í huga að gera megi ráð fyrir þessum ferðamáta, sem hér verður nefndur samakstur, af hálfu opinberra aðila, einkum sveitarfélaga eða samtaka þeirra, og þeim sé með berum orðum heimilað að koma honum á framfæri og eftir atvikum styðja við hann svo og verði ráðherra heimilað að setja um hann reglur í reglugerð ef þurfa þykir.

Eins og frumvarpið er úr garði gert gengur þetta þó ekki alls kostar upp. Þar er gert ráð fyrir að lögin nefnist „Lög um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni“. Í 1. gr. segir hins vegar „Markmið laga þessara er að efla öruggar og umhverfisvænar samgöngur fyrir almenning sem taka mið af þörfum samfélagsins fyrir hagkvæmar og skilvirkar almenningssamgöngur og stuðla að styrkingu byggðar í landinu.“ Í 2. gr. sem fjallar um gildissvið laganna segir hins vegar að lög þessi gildi um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni, þ.m.t. réttindi farþega og réttindi og skyldur þeirra sem sinna flutningunum.

Má því segja að heiti laganna og gildissvið eins og það er tilgreint sé nokkru þrengra en markmið þeirra eins og því er lýst í 1. gr. Í frumvarpi um þennan málaflokk sem var til meðferðar hjá innanríkisráðuneytinu og kynnt var síðla árs 2012 var það nefnt frumvarp til laga um almenningssamgöngur og þær skilgreindar sem hér segir: “Almenningssamgöngur: Hvers konar flutningur farþega gegn endurgjaldi eða flutningur sem er hluti af opinberri þjónustu, milli tveggja eða fleiri áfangastaða.“ Þess má geta að á vefnum Wikipedia.is eru almenningssamgöngur skilgreindar sem hér segir: „Almenningssamgöngur er hugtak í samgöngumálum sem á við um þær almenningþjónustur sem almenningur borgar fargjald fyrir til að nota. Almenningssamgöngur eru í raun hver sá ferðamáti sem ætlaður er almenningi en ekki til einkanota. Dæmi um slíkt eru áætlunarþjónustur og lestarþjónustur, flugvélar, ferjur og leigubílar. Almenningssamgöngur fylgja yfirleitt tímaáætlun og fara fastar leiðir.“

Verður að teljast miður að umfjöllunarefni laganna skuli þrengt eins og lýst er. Telja verður æskilegt að fjallað sé um þennan samgöngu- eða ferðamáta í löggjöf og við hann stutt. Vart telst þó raunhæft að sett séu um hann sérstök lög. Á hinn bóginn telst ekki óeðlilegt að um hann sé fjallað sem hluta af hinu opinbera almenningssamgöngukerfi. Þótt ferðamátið muni án efa ekki vega þar þungt verður ekki horft fram hjá því að svo virðist sem örli á ákveðnum hugarfarsbreytingar sem falla að þessum ferðamáta, ekki síst hjá yngri fólki, og fela í sér að tileinka sér (einka)billausan lífsstíl, svokallað deiliahagkerfi sem byggir á bættri og breiðari nýtingu eða samnýtingu verðmæta t.d. húsnæðis og ökutækja, jákvæð umhverfisáhrif o.þ. Ýmis fleiri atriði má nefna þessum ferðamáta til stuðnings og því að hann verði viðurkenndur í löggjöf þótt gert sé ráð fyrir greiðslu eða þátttöku í kostnaði. Hér má nefna að að því getur verið aukið öryggi ekki síst á á löngum, fáförnum og jafnvel torförnum leiðum að fleiri séu saman í ökutæki. Oft hentar betur að fara á vel búnum bíl, t.d. jeppum, fremur en vanbúnum fólksbíl sem ekki hentar til vetraraksturs og þarf þá að vera mögulegt að tengja fólk saman. Ef flug fellur niður vegna óhagstæðra veðurskilyrða eða t.d. öskufalls eins og gerst hefur gæti verið að því aukið öryggi að hafa vettvang fyrir samakstur. Bæði Ferðamálastofa og Samband íslenskra sveitarfélaga hafa sérstaklega aðspurð tekið vel í hugmyndir um skilti fyrir samakstur. Samakstur ætti að geta dregið úr þörf fyrir bílastæði og fækkar ökutækjum á götum. Hann er tilgreindur sem vistvænn ferðamáti í sumum samþykktum á vegum opinberra aðila og mælt með honum í samgöngustefnu ýmissa stórra vinnustaða.

Að þessu athuguðu er lagt til að gerð verði breytingar á frumvarpinu, sem feli eftirtalið í sér:

Frumvarpið verði nefnt frumvarp til laga um almenningssamgöngur eða frumvarp til laga um almenningssamgöngur og farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni. Um gildissvið þeirra verði sagt að þau gildi um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni eða gegn endurgjaldi, þ.m.t. réttindi farþega og réttindi og skyldur þeirra sem sinna flutningum. Samakstur verði skilgreindur og efnisákvæði um hann sett aftast í VI. kafla sem nefnist: „Afmörkuð leyfi til ákveðinna farþegaflutninga.“ Færi ákvæðið í 33. gr. og hækkuðu númer annarra greina þar fyrir aftan sem því næmi.

Á fylgiskjali með þessum athugasemdum eru hugmyndir/tillögur að breytingum felldar inn í frumvarpstextann.

Án efa má setja ákvæði um samakstur í annan búaing. Aðalatriðið er að gert verði ráð fyrir og stutt við þennan samgöngumáta í lögunum. Aðalatriðið er að gert verði ráð fyrir og stutt við þennan samgöngumáta í lögunum.

II.

Fagnað er ákvæðum 53. gr. frumvarpsins þar sem kveðið er á um í 1. mgr. að „... upplýsingar um verð, ferðatilhögun og farkost skulu vera aðgengilegar farþega við bókun og kaup farmiða.“ og í 2. mgr. þar sem segir að „Áætlanir og skipulag reglubundinna farþegaflutninga um allt land skuli rækilega kynnt og með aðgengilegum hætti og að almenningur skuli hafa aðgengi að áætlunum einstakra landshluta og landsins í heild á rafrænu formi, skriflegu formi og símleiðis...“

Ekki kemur skýrt fram hver annast skuli þá þjónustu sem felst í að veita rafrænar eða aðrar upplýsingar fyrir landið í heild, né raunar einstakra landshluta. E.t.v. mætti vera ákvæði um að Samgöngustofa skuli fylgjast með þessu eða sé heimilt að fela einkaaðila samkvæmt samningi eða útboði þetta hlutverk (miðlun upplýsinga á vef) eða að bera ábyrgð á þeim.

Þess má geta að á vef Samgöngufélagsins, www.samgongur.is, hefur verið leitast við að safna upplýsingum um alla samgöngukosti til, frá og innan einstakra þéttbýlisstaða. Við þá vinnu hefur komið í ljós að oft er mjög djúpt á ýmsum upplýsingum sem þetta varða, t.d. hefur reynst afar erfitt að finna haldgóðar upplýsingar um hvort eða hvaða almenningssamgöngur eru í boði að og frá áætlunarflugvöllum landsins frá hinum ýmsu þéttbýlisstöðum sem sækja þjónustu til þeirra. Má geta þess að Samgöngufélagið hefur oft vakið athygli á því að í flugstöð Flugfélags Íslands á Reykjavíkflugvelli er engar upplýsingar að hafa um strætisvagnaferðir að og frá flugstöðunni, þrátt fyrir nokkrar óskir um að bætt yrði úr. Einnig hefur oft reynst erfitt að finna upplýsingar um hvernig komast megi til og frá ýmsum þéttbýlisstöðum landsins með því að nýta sér þær almenningssamgöngur sem eru í boði. Þetta eru upplýsingar sem eðlilegt má telja að sé að finna á vefjum sveitarfélaganna og þó færi enn betur á því að þær væru aðgengilegar á miðlægum vef sem næði til landsins alls. Verður eftir því sem efni og aðstæður leyfa unnið að því að safna þessum upplýsingum á Samgönguvefinn. Telst einkennilegt að upplýsingamiðlun um þetta skuli ekki betur sinnt í landi sem á jafn mikið undir samgöngum og Ísland og þar sem ferðmönnum fjölgar ár frá ári.

III.

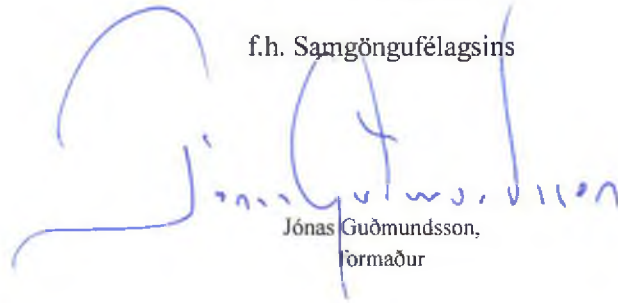
Huga þykir mega að málfari í frumvarpinu á stöku stað. Skal þar t.d. nefnt kaflaheitið „Framkvæmd almenningssamgangna sveitarfélaga“ þar sem sýnist að mætti segja „Skipulag almenningssamgangna sveitarfélaga“ Einnig sýnist fara betur að nota t.d. orðið samráðshópur í 7. - 11. gr. frumvarpsins þar sem

talað er um samráðsvettvang t.d. þar sem segir „ nefnd um almenningssamgöngur skipuð fulltrúum allra samráðsvettvanga ... „

Að öðru leyti er vonast að frumvarp þetta, helst með ákvæðum um samakstur, geti orðið að lögum fyrr en seinna.

Virðingarfyllt,

f.h. Samgöngufélagsins



Jónas Guðmundsson,
formaður

Fylgiskjal með athugasemdum Samgöngufélagsins við frumvarp til laga um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni

Frumvarp til laga

um **almenningsamgöngur og farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni.**

(Lagt fyrir Alþingi á 144. löggjafarþingi 2014–2015.)

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Markmið.

Markmið laga þessara er að efla öruggar og umhverfisvænar samgöngur fyrir almenning sem taka mið af þörfum samfélagsins fyrir hagkvæmar og skilvirkar almenningssamgöngur og stuðla að styrkingu byggðar í landinu.

2. gr.

Gildissvið.

Lög þessi gilda um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni **eða gegn endurgjaldi**, þ.m.t. réttindi farþega og réttindi og skyldur þeirra sem sinna flutningunum.

Farþegaflutningar í eigin þágu falla utan gildissviðs laga þessara.

3. gr.

Orðskýringar.

Merking orða í lögum þessum er sem hér segir:

1. *Almenningssamgöngur*: Fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrir fram birtri áætlun þar sem þjónustan er öllum opin og farþegar eru teknir upp í og settir af á leiðinni á biðstöð eða samgöngumiðstöð.

6. *Farþegaflutningar í atvinnuskyni*: Allur flutningur farþega gegn endurgjaldi, **sbr. þó 14. tl.** eða sem liður í opinberri þjónustu. Undir farþegaflutninga í atvinnuskyni falla einnig farþegaflutningar af hálfu handhafa ferðaþjónustuleyfis þar sem flutningurinn er liður í þjónustu við ferðamenn.

13. *Reglubundnir farþegaflutningar*: Hvers konar almenningssamgöngur í skilningi 1. tölul.

14. Samakstur: Þegar einstaklingur fær far með ökutæki til eða áleiðis til áfangastaðar ökumanns eða þegar tveir eða fleiri eintklingar sameinast um bílferð milli tveggja staða.

15. 15 Samgöngumiðstöð: Miðstöð þar sem höfð er viðkoma á akstursleiðum almenningssamgangna er lúta einkarétti skv. 14. gr. og farþegum er hleypt inn og út, ásamt aðstöðu, svo sem biðsal og miðasölu.

VI. KAFLI

Afmörkuð leyfi til ákveðinna farþegaflutninga.

28. gr.

33. gr.

Sveitarfélögum og þeim aðilum öðrum sem taldir eru í 6. gr. laga þessara er heimilt að stuðla að samakstri hverju á sínu svæði eftir því sem henta þykir. Verður það gert með því t.d. að hlutast til um kynningu og miðlun upplýsinga í þágu þessa samgöngumáta; að sett verði upp merki sem vísa á hann við akleiðir innan marka þéttbýlis og að ætla hluta akreina eða bílastæða í eigu eða umsiðun opinberra aðila einvörðungu ökutækjum með farþega. Utan þéttbýlis skal Vegagerðin, auk hlutaðeigandi sveitarfélags, samþykkja uppsetningu merkinga samkvæmt þessari grein.

Hvorki sveitarfélag, Vegagerðin né aðrir opinberir aðilar bera neina ábyrgð á tjóni, óþægindum eða miska sem hljótaskann af samakstri.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um samakstur skv. lögum þessum, b. á m. um þátttöku farþega í kostnaði ökumanns við aksturinn og viðmiðunarfiðrhæð gjalds sem farþegi greiði ökumanni.

Þær greinar sem eru aftan við grein 33 samkvæmt þessari tillögu fengju hærra númer sem þessari viðbót nemur.