

Efni: Mál nr. S-47/2019, Umsögn Kynnisferða og Reykjavík Excursions um „Ferðumst saman – Drög að stefnu í almenningssamgöngum“

I. Inngangur

Á Samráðsgáttinni hinn 14. febrúar síðastliðinn birtust drög að stefnu í almenningssamgöngum sem unnin höfðu verið af verkefnishópi samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins. Undirritaður er framkvæmdastjóri Ferðaskrifstofu Kynnisferða ehf. og Reykjavík Excursions, en bæði félög hafa verið áberandi ferðaþjónustuaðilar hér á landi um áratugaskeið. Til einföldunar verður hér að neðan sameiginlega vísað til fyrirtækjanna tveggja sem „RE“. Fara hér á eftir athugasemdir RE við stefnuáhröngin.

Í upphafi vill RE gera alvarlegar athugasemdir við skipun og vinnubrögð verkefnishópsins. Verkefnishópurinn er fyrst og fremst skipaður starfsfólki samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og Vegagerðarinnar en aðilar ferðaþjónustunnar eða hópferðaleyfishafar eiga þarna enga fulltrúa. Þá hefur verkefnishópurinn ekki haft fyrir því að fá slíka aðila á fund til sín áður en skrifuð var rúmlega 100 síðna skýrsla um þetta mikilvæga málefni. Þeir sem komu á fund hópsins voru fyrst og fremst forsvarsmenn Strætó, sveitarfélaga og landshlutasamtaka þeirra. Efni skýrslunnar ber þess augljóslega merki.

Í ljósi framangreinds má vænta þess að viðhorf þeirra sem skipa verkefnishópinn og þeirra gesta sem komu á fund hópsins séu afar einsleit. Þá er eins og skýrslan sé skrifuð í tómarúmi, enda er horft með öllu framhjá lagalegum staðreyndum um skilsmun almenningssamgangna og ferðaþjónustu. Ekkert er í því sambandi vikið að skýrum ákvæðum laga nr. 28/2017 um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, ákvörðunum Samkeppniseftirlitsins um þau atriði sem fjallað er um í skýrslunni eða dómi Hæstaréttar frá 2013. Að öllum þessum atriðum verður vikið hér á eftir og hefði verkefnishópurinn getað fengið þessar upplýsingar ef hann hefði haft fyrir því að hitta aðila ferðaþjónustunnar. Í staðinn er löngu úreltum sjónarmiðum haldið á lofti um að Strætó, sveitarfélög og landssamtök þeirra eigi að njóta góðs af ferðaþjónustunni og að þau sé að „verða af“ tekjum vegna þess að ferðaþjónustufyrirtæki bjóða upp á ferðir innan þessara sveitarfélaga. Þessum viðhorfum hefur margsinnis verið hafnað af löggjafanum og nú síðast með afgerandi hætti þegar áður nefnd lög nr. 28/2017 tóku gildi.

RE og Kynnisferðir telja að sjálfsögðu þýðingarmikið að almenningssamgöngur séu byggðar upp hér á landi þannig að almenningur geti komist leiðar sinnar á skjótan, öruggan, ódýran og umhverfisvænan máta. Á hinn bóginn telja fyrirtækin að afar mikilvægt sé að nefndin geri skýran greinarmun á annars vegar almenningssamgöngum á landi og hins vegar ferðaþjónustu eða annars konar farþegaflutninga á landi sem standa undir sér í samkeppnisrekstri. Það er reynsla okkar sem í þessum geira starfa að sveitarfélög og landssamtök þeirra geri hvað þau geta til að seilast inn á svið ferðaþjónustunnar, enda séu þar fjármunir sem umrædd samtök vilja „klófesta“.

II. „Rjómafleytingar“

Það sem kallað er hinu miður smekklega heiti „rjómafleytingar“ í skýrslu verkefnishópsins er eflaust að hluta til tilvísun í ferðakerfi RE, Iceland on your own („IOYO“), sem fyrirtækið hefur

rekið til fjölda ára. Í skýrslunni (bls. 28) segir að þó rekstur leiðarkerfis almenningsvagna sé víðast hvar varinn með einkarétti sé ljóst að „leiðarkerfi einkaaðila skarast víða“. Segir jafnframt að einkaréttarhafar telji sig „verða af tekjum vegna þessa, sem veikir rekstrargrundvöll heilsársþjónustu.“ Á öðrum stað (bls. 44) segir að tryggja þurfi „rétt landshlutasamtaka til þess að hafa yfirumsjón og ákvarðanavald með akstri innan þeirra einkaleyfa sem Vegagerðin hefur úthlutað þeim.“

Nauðsynlegt er að taka fram að Samtök sunnlenskra sveitarfélaga (SASS) sendu kvörtun til Samgöngustofu 19. júlí 2018 þar sem kvartað var yfir sambærilegum atriðum og verkefnishópurinn heldur nú á lofti, þ.e. að RE væri með IOYO að aka „ofan í“ sérleyfi samtakanna og krafðist þess að RE yrði svipt rekstrarleyfi fyrir vikið. Skemmst er frá því að segja að með ákvörðun 1. nóvember 2018 hafnaði Samgöngustofa öllum kröfum SASS og veit RE ekki til þess að samtökin hafi ákveðið að fara með málið lengra. Sætir því verulegri furðu að verkefnishópur á vegum samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins geri það að stefnu sinni að ætla að þrengja enn frekar að ferðapjónustuaðilum.

1.a. Um „rjómafleytingar“ og IOYO

Fyrr á árum, á tímum sérleyfa, vildi Vegagerðin ekki styrkja leiðir sem voru „ferðamannaleiðir“ þó svo að þær nýttust almenningi. T.d. Kísilvegur frá Mývatni að Húsavík, þar var meginþorri farþega erlendir ferðamenn en þó nokkrir Íslendingar sem voru búsettir á Húsavík en störfuðu í Mývatnssveit. Það var yfirlýst stefna að Vegagerðin skipti sér ekki af ferðapjónustu heldur að einkafyrirtækin myndu sjá um þann þátt á sinn kostnað með hagnaðarvon eða tapi eftir því sem verða vildi.

Það sem verkefnihópurinn kallar „rjómafleytingar“ eru byggðar á kerfi sem sérleyfishafar komu upp fyrir u.þ.b. 30 árum, þegar hring- og tímamiðakerfi í eigu sérleyfishafa var sett á fót. Síðar þróaðist kerfið á þann veg að bjóða farþegum upp á hring- og tímamiðakerfi í leiðakerfi sem var ekið á hópferðabílum fyrir ferðamenn sem vildu ferðast á eigin vegum, þ. e. stoppað var á ferðamannastöðum s.s. við Seljalandsfoss, Skógafoss, Goðafoss, Skaftafell og farþegum gefinn nægur tími til að fara að þessum náttúrperlum til að njóta þeirra og mynda. Með þessu er ferðamönnum gert kleift að ferðast t.a.m. hringveginn á nokkrum dögum en ná mörgum ferðamannastoppum á hverjum degi án þess að þurfa að bíða eftir næstu ferð almenningsvagns. Með því að kaupa t.d. hringmiða þá var hagkvæmt fyrir ferðamanninn að ferðast hringveginn en samt sem áður upplifa það sem í boði var við hann, jafnvel stoppa í nokkra daga á stöðum þar sem meira er að sjá (t.d. á Mývatnssvæðinu). Með þessu kerfi ræður ferðamaðurinn hraða sínum að miklu leyti og þörf fyrir t.a.m. bílaleigubíl er minni. Umhverfisáhrifin eru ljós þegar fleiri safnast saman í þessar ferðir. Ferðamaðurinn er á eigin vegum en ekki í hópferð en nýtir farartæki með öðrum.

Markaðssetningu IOYO er alfarið beint að erlendum ferðamönnum og gengur fyrst og fremst út á að selja göngu- og skoðunarferðir á hálendissvæði Íslands og er hugsunin sú að ferðamaðurinn sjálfur geti ráðið ferð sinni um hálendið. Ferðir RE eru með leiðsögn (GPS audio) og er stoppað á mörgum sögulegum stöðum svo ferðamönnum gefist tækifæri til þess að fara frá borði og virða fyrir sér náttúru landsins og minjar.

Sala ferðapassa IOYO er í meginatriðum tvíþætt. Ferðamenn geta þannig annars vegar keypt svokallaða göngumiða (hiking pass) en í þeim felst að ferðamaðurinn fær rútuferð að göngustaðnum, t.d. frá Reykjavík að Laugavegi eða Fimmvörðuhálsi. Hins vegar geta

ferðamenn keypt rútopassa (bus pass) en í honum felst að ferðamaðurinn getur farið inn í hópferðabifreiðir RE þegar honum sýnist og ferðast þannig um þá landshluta sem ferðakerfið tekur til. Leiðakerfið er víðfeðmt og fjölbreytt og getur ferðamaðurinn t.d. ferðast frá Selfossi og til Akureyrar í gegnum hálendið. Rútopassarnir geta gilt í 3-15 daga og er verðið á bilinu 30.000-90.000 krónur.

I.b. Lagaumhverfi einkaréttar samkvæmt EB-reglugerð nr. 1370/2007/EB

Í upphafi er rétt að taka fram að samkvæmt 1. mgr. 75. gr. stjórnarskrárinnar er öllum frjálst að stunda þá atvinnu sem þeir kjósa og má einungis setja atvinnufrelsi þessu skorður með lögum, enda krefjist almannahagsmunir þess. Veiting einkaréttar á grundvelli 7. gr. laga nr. 28/2017 felur í sér skerðingu á umræddu atvinnufrelsi og ber því ávallt að túlka rétt einkaréttarhafa þröngt. Auk þess má nefna að Samkeppniseftirlitið hefur talið að í einkarétti felist umtalsverðar aðgangshindranir á markaðinn fyrir reglubundna fólksflutninga og væru þær til þess fallnar að takmarka frelsi í atvinnurekstri og hindra samkeppni, sbr. skýrsla nr. 2/2008, bls. 131-133 (*Öflug uppbygging – opnun markaða og efling atvinnustarfsemi*). Þannig lagði Samkeppniseftirlitið áherslu á og beindi tilmælum til ráðamanna um að einkaréttur (sem þá hét sérleyfi) yrði afnuminn á þeim leiðum sem stæðu undir sér (bls. 134).

Í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1370/2007/EB um almenna farþegaflutninga á járnbrautum og á vegum („**EB-reglugerðin**“), sem hefur beint lagagildi hér á landi frá 24. janúar 2011, sbr. innleiðingarreglugerð nr. 128/2011, er gerður skýr greinarmunur á akstursleiðum sem annars vegar standa undir sér í samkeppnisrekstri, og hægt er að reka á viðskiptagrundvelli, og hins vegar þeim akstursleiðum sem standa ekki undir sér og stjórnvöld þurfa því að greiða með. Þannig segir í 5. tl. aðfararorða reglugerðarinnar:

„Margs konar þjónustu í farþegaflutningum á landi og skipgengum vatnaleiðum, sem er nauðsynleg vegna almennrar, efnahagslegrar þýðingar hennar er eins og stendur ekki hægt að reka á viðskiptagrundvelli. Lögbær yfirvöld í aðildarríkjunum verða að geta gripið til aðgerða til að tryggja að hægt sé að veita slíka þjónustu. Aðferðirnar sem þau geta notað til að tryggja að almenn farþegaflutningaþjónusta sé veitt eru m.a. eftirfarandi: að veita rekstraraðilum almannaþjónustu einkarétt [...]“ [áh. undirr.]

Þá segir í 8. tl. aðfararorðanna:

„Markaðir fyrir farþegaflutninga þar sem reglur hafa verið afnumdar og þar sem enginn einkaréttur er til staðar skulu halda eiginleikum sínum og starfsháttum að svo miklu leyti sem þeir samrýmast kröfum sáttmálans.“ [áh. undirr.]

Einnig segir í 1. mgr. 1. gr. EB-reglugerðarinnar:

„Markmið þessarar reglugerðar er að skilgreina hvernig, í samræmi við reglur í lögum Bandalagsins, lögbær yfirvöld geta beitt sér á sviði almennra farþegaflutninga til að tryggja þjónustustarfsemi sem varðar almannahagsmuni sem er m.a. meiri, öruggari, með auknum gæðum eða ódýrari en sú sem markaðsöflin ein geta veitt. Í þessu skyni er í þessari reglugerð mælt fyrir um með hvaða skilyrðum lögbær yfirvöld, þegar þau leggja á eða semja um skyldur um opinbera þjónustu, þæta rekstraraðilum opinberrar þjónustu upp kostnað sem til fellur og/eða veita einkarétt í skiptum fyrir að rækja skyldur um opinbera þjónustu.“ [áh. undirr.]

Þessu til viðbótar er ljóst af reglugerðinni að hún tekur ekki til þjónustu sem er starfrækt „vegna sögulegs gildis eða vegna ferðamennsku“, sbr. 2. mgr. 1. gr. reglugerðarinnar. Ástæðan er sú að markmið þess rekstrar er „augljóslega annað en að veita almenna farþegaflutningaþjónustu“ og því ekki talin þörf á að slík þjónusta falli undir gildissvið reglugerðarinnar, sbr. 13. tl. aðfararorða reglugerðarinnar.

Samkvæmt þessu er ljóst að EB-reglugerðin gerir ekki ráð fyrir því að mælt sé fyrir um einkarétt á þeim leiðum sem standa undir sér í samkeppnisrekstri, enda fæli slíkt í sér verulega takmörkun á samkeppni, atvinnuréttindum rekstraraðila sem og atvinnufrelsi. Áður en einkaréttur er veittur er því nauðsynlegt að fram fari skoðun á samkeppnisaðstæðum til þess að ganga úr skugga um að viðkomandi leið eigi að lúta einkarétti. Slík rannsókn er nú lögfest sérstaklega í 2. mgr. 7. gr. laga nr. 28/2017 en hefur þó verið gildandi réttur hér á landi frá árinu 2011.

Ekki er vitað til þess að nokkur skoðun hafi farið fram hjá Vegagerðinni á samkeppnisaðstæðum á þeim leiðum sem IOYO tekur til. RE telur tilefni til þess að skoða þau atriði nánar og mun í framhaldi þessara athugasemda kanna hvort Vegagerðinni hafi yfirhöfuð verið heimilt að veita umrædd einkaleyfi.

I.c. Lagaumhverfi einkaréttar samkvæmt lögum nr. 28/2017

Í lögum nr. 28/2017 er gerður greinarmunur annars vegar á reglubundnum og hins vegar óreglubundnum farþegaflutningum. Samkvæmt 13. tölulið 3. gr. laganna eru *reglubundnir farþegaflutningar* fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrirframbirtri áætlun þar sem farþegum er hleypt inn og út á leiðinni. Kemur jafnframt fram að þjónustan sé öllum opin, þ.e. almenningssamgöngur. Samkvæmt 12. tölulið 3. gr. laga nr. 28/2017 eru *óreglubundnir farþegaflutningar* aftur á móti aðrir farþegaflutningar en þeir sem tilgreindir eru í 13. og 14. tölulið 3. gr. laganna. Þannig er að jafnaði átt við flutning á hópi fólks sem orðið hefur til fyrir frumkvæði viðskiptavinar eða leyfishafans sjálfs. Slíkar ferðir geta verið með reglulegu millibili án þess að teljast reglubundnir flutningar.

Einkaréttur samkvæmt 7. gr. laga nr. 28/2017 tekur einungis til *reglubundinna farþegaflutninga* á tilteknum svæðum eða tilteknum leiðum „til að tryggja þjónustu sem varðar almannahagsmunum allt árið, m.a. tíðni ferða, öryggi og kostnað“. Lykilatriði í þessari skilgreiningu er að um er að ræða almenningssamgöngur eða almannaþjónustu, þ.e. ferðamáta sem almenningur getur notað á ódýran hátt til þess að komast t.d. í og úr vinnu eða skóla. Kemur jafnframt fram í 2. mgr. lagaákvæðisins að tryggt skuli að samkeppni fái að halda sér á þeim svæðum og leiðum þar sem hún er þegar fyrir hendi.

Einkaréttur landshlutasamtaka útilokar þannig alls ekki að rekin sé ferðaþjónusta innan þess svæðis sem einkarétturinn tekur til. Má hér nefna nokkur þýðingarmikil atriði þessu til stuðnings:

Við gildistöku laga nr. 162/2011 um breytingu á lögum nr. 73/2001 voru einkaleyfi (sem nú eru kölluð einkaréttur) heimiluð í ríkari mæli en áður. Tilgangur löggjafans með því var hins vegar ekki sá að takmarka eða hamla ferðaþjónustu. Þvert á móti kemur fram í nefndarálitum umhverfis- og samgöngunefndar með frumvarpi því sem síðar varð að lögum nr. 162/2011 að nefndin

legði „áherslu á að gera verður skýr skil á milli almenningsamgangna annars vegar og ferðapjónustu hins vegar.“ Þá sagði Guðfríður Lilja Grétarsdóttir, framsögumaður meirihluta nefndarinnar, í ræðu sinni að hún teldi „enga hættu á því að það fyrirkomulag sem varðar fólksflutninga á vinsæla ferðamannastaði og ferðapjónustan hefur séð um muni verða fyrir einhverjum breytingum vegna þessa.“

Þá liggur fyrir Hæstaréttardómur í máli nr. 333/2013 (SSA gegn Sterna) þar sem staðfest var að ferðapjónusta teldist *óreglubundinn* farþegaflutningur en ekki reglubundinn. Hafði hér lykilþýðingu að flutningar sem þessir eru ekki öllum opnir í skilningi laganna, enda fela þeir í sér ferðir sem aðrir eiga ekki aðgang að en sá hópur sem kaupir miða af ferðapjónustufyrirtæki og ferðast þannig á þess vegum. Sömu sjónarmið gilda um IOYO ferðakerfi RE.

Ef einhvern tímann var uppi vafi um skilsmun almenningsamgangna og ferðapjónustu hefur honum í öllu falli verið eytt með eftirfarandi texta í athugasemdum með frumvarpi því er varð að 7. gr. laga nr. 28/2017 (áhersla undirritaðs):

Rétt er að taka fram að hefðbundnar hópferðir eða það sem í frumvarpinu kallast „óreglubundnir farþegaflutningar“ með ferðamenn eða aðra hópa verða eftir sem áður heimilar innan leiðakerfis einkaréttarhafa. Eingöngu verður óheimilt að stunda áætlunarferðir samkvæmt tímatöflu í beinum samkeppnisrekstri við einkaréttarhafa á þeim leiðum þar sem hann heldur uppi almenningsamgöngum og taka fyrirvaralaust upp farþega á biðstöðvum hans og flytja þá innan leiðakerfis einkaréttarhafans.

Með þessum orðum eru tekin af öll tvímæli um að heimilt er að reka ferðapjónustu innan leiðakerfis einkaréttarhafa. Orðalag frumvarpsins á jafnframt tvímælalaust við um IOYO, enda er um að ræða hópferð með ferðamenn sem fellur undir hugtakið „óreglubundnir farþegaflutningar“.

Þessu til viðbótar má nefna að almenningsamgöngur eiga ekkert skylt við ferðapjónustu IOYO, nema í báðum tilvikum er verið að fá fólk til þess að ferðast saman í ökutæki með hagkvæmnissjónarmið að leiðarljósi. Hóparnir krefjast aftur á móti sitthvors þjónustustigsins. Almenningsamgöngur snúast um að koma farþegum frá einum stað til annars á sem skemmstum tíma en í tilviki ferðapjónustunnar er stoppað á fjölmörgum stöðum og oft með leiðsögn á erlendu tungumáli. Þá er RE alls ekki í beinum samkeppnisrekstri við einkaréttarhafa. Margir farþegar RE kaupa Rútupassa IOYO sem eru t.d. miklu dýrari en hefðbundin ferð með einkaréttarakstri, en verðið er á bilinu 14.000-90.000 krónur. Samkvæmt heimasíðu Strætó eru verðin á leið 51 á bilinu 460-13.340 krónur. Af þessu sést að umræddar ferðir eru alls ekki í samkeppni við Strætó, enda myndi RE fljótt verða undir í þeirri samkeppni þar sem ferðirnar eru miklu dýrari. Tilgangur IOYO er enda ekki sá að komast frá stað A til staðar B á sem skemmstum tíma og fyrir sem lægsta fjárhæð heldur að upplifa landið, náttúru þess, sögu og menningu með því að stoppa og skoða staðina og fá almenna leiðsögn. Hvernig sem á það er litið er IOYO þannig tvímælalaust þjónusta fyrir ferðamenn en ekki almannaþjónusta.

Jafnframt má leiða líkum að því að ef fólk velur IOYO fram yfir almenningsamgöngur sé það tvímælalaust þjónustustigið sem laðar viðkomandi að IOYO, þ.e. hann vill stoppa á ferðamannastöðum, fá leiðsögn og jafnvel vera sinn „eigin herra“. Fer því fjarri að hægt sé að

tala um að IOYO sé að „hirða fólk“ af almenningssamgöngum, fyrst viðkomandi ferðamenn velja dýrari kostinn. Hið opinbera á ekki að neyða farþega til að kaupa þjónustu sem það kærir sig ekki um eða neyða þá yfir í aðra samgöngumáta með því að hindra starfsemi á borð við IOYO, enda getur það vart talist til hlutverks hins opinbera að reka ferðaþjónustu innan leiðakerfis Strætó.

III. Flugrútan

RE getur ekki skilið skýrsluna öðruvísi en svo að verkefnishópurinn telji eðlilegt að „Flugrútan“ sé áfram rekin á markaðslegum forsendum. Það skal þó nefnt að „Flugrútan“ er skráð vörumerki RE og færi því betur á því að leiðin yrði kölluð „FLE-Reykjavík“ í skýrslu starfshópsins. Þessu til viðbótar er tvennt sem nauðsynlegt er að gera athugasemdir við.

Annars vegar kemur aðeins fram í skýrslunni að einkaleyfi SSS hafi verið „afnumið“ á árinu 2014. Hér er horft framhjá því að Samkeppniseftirlitið komst að þeirri niðurstöðu með álitni sínu nr. 1/2013 frá 14. júní 2013 að útboð SSS á áætlunarakstri milli FLE og Reykjavíkur hafi raskað samkeppni „með alvarlegum hætti til skaða fyrir neytendur og ferðaþjónustuna.“ Vegagerðin afturkallaði síðan einkaleyfið í kjölfarið, enda var það ólöglegt.

Hins vegar er í skýrslunni vikið að því að bæta þurfi aðstöðu Strætó í FLE, m.a. vegna þess að litlar sem engar upplýsingar séu fyrir ferðamenn sem beina þeim að stoppistöð Strætó. Verkefnishópurinn gefur jafnframt í skyn að þjónusta Strætó á þessari leið sé ekki í samkeppni við aðra rekstraraðila og því ætti þetta ekki að raska samkeppni. Þetta er beinlínis rangt, enda var haft eftir framkvæmdastjóra Strætó í Fréttablaðinu í lok árs 2017 að „markhópur“ fyrirtækisins væru erlendir ferðamenn og markmiðið að þeir noti Strætó til að fara frá FLE. Þá er ljóst af umfjöllun í skýrslunni að verkefnahópinum er ekki kunnugt um bráðabirgðaákvörðun Samkeppniseftirlitsins frá 17. júlí 2018 um gjaldtöku ISAVIA á svokölluðum „fjarstæðum“. Eins og kemur fram í ákvörðuninni tekur ISAVIA *ekkert gjald* af Strætó fyrir aðstöðu á flugvallarsvæðinu öfugt við aðra rekstraraðila sem þurfa að greiða háar fjárhæðir til ríkisfyrirtækisins. Var það frummat eftirlitsins að þetta fæli í sér ólögmeta mismunun samkvæmt c. lið 2. mgr. 11. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005 í viðskiptum við Strætó annars vegar og hins vegar rekstraraðila sem gerðu út frá áðurnefndum fjarstæðum (bls. 74). Þá taldi eftirlitið örðugt að skilja hvers vegna önnur sjónarmið ættu að gilda um Strætó en önnur fyrirtæki sem sinntu samgöngum til og frá FLE. Hefði eftirlitið m.a. til skoðunar að bera þetta atriði undir samgönguyfirvöld og fá nánari skýringar og þá m.a. hvort samkeppnismat hefði farið fram áður en Strætó var veitt heimild til að sinna áætlunarakstri á milli FLE og m.a. höfuðborgarsvæðisins, þar sem fjölmörg fyrirtæki sinni áætlunar- og hópferðaakstri án opinbers stuðnings (bls. 75).

Samkvæmt framangreindu er ljóst að Strætó er í beinni samkeppni við ferðaþjónustufyrirtæki á framangreindri leið. Samkeppnin er afar skökk vegna þess að Strætó er opinber aðili sem greiðir ekki virðisaukaskatt af fargjöldum og greiðir ekkert gjald til ISAVIA. Af þeim sökum er það raunar ótrúlegt að opinber verkefnishópur á vegum ráðuneytisins hafi það sem hluta af stefnu sinni að vilja ganga lengra í þessari mismunun og láta Strætó taka þátt í enn frekari samkeppni við einkaaðila. Er þetta ekki aðeins einkennilegt, heldur beinlínis alvarlegt. RE áskilur sér allan rétt í þessum efnum, þ.m.t. að beina erindi að þessu leyti til Samkeppniseftirlitsins ef svo ólíklega færi að þessi atriði rötudu inn í endanlega stefnu verkefnishópsins. Ef Strætó vill keppa við einkaaðila á jafnræðisgrundvelli er það eina sem kemur til greina að mæla fyrir um fjárhagslegan aðskilnað fyrirtækisins á grundvelli heimilda í 14. gr. samkeppnislaga, þ.e. á milli þess hluta reksturs Strætó sem er niðurgreiddur og þess

hluta sem er í frjálstri samkeppni við aðra sem stunda hópferðaakstur. Þá verður fyrirtækið að sjálfsögðu einnig að greiða eðlileg gjöld til ISAVIA, eins og aðrir rekstraraðilar.

Þessu öllu til viðbótar er ljóst að engin þörf er á því að hafa sérstaka vegvísa að stoppistöðvum Strætó, frekar en á öðrum stöðum í borginni eða annars staðar. Þá eru þeir vagnar sem notaðir eru af Strætó í þennan akstur engan veginn gerður fyrir akstur flugfarþega. Mjög takmarkað lestarrými er til staðar og mjög hættulegt er að hafa farangur í farþegarými. Einnig má benda á að afsláttur er gefinn af öryggi í Strætó á milli sveitarfélaga, en heimilt er að standa í strætisvögnum, sem ekki er heimilt í öðrum hópferðabílum. Í sumum millibæjarvögnum geta allt að 30 manns staðið um borð. Samkvæmt þessu er ljóst að ef ráðuneytið ætlar sér að auka vægi Strætó á umræddri leið væri í leiðinni verið að fórna öryggi farþega.

Að lokum er óeðlilegt að ríkið beiti sér fyrir því að ferðamenn ferðist með almenningssamgöngum í stað þess að kaupa ferðir sínar af ferðaþjónustufyrirtækjum. Í því sambandi má nefna að íslensk ferðaþjónustufyrirtæki hafa eytt ógrynni fjármuna í markaðssetningu á Íslandi sem ferðamannastað. Þessi félög sem oftast en ekki eru félög í einkaeigu og hafa verið rekin af hugsjón eigenda sinna hljóta að eiga að bera ávöxt af starfi sínu. Það væri fullkomlega óeðlilegt ef Strætó bs. eða landshlutasamtök ættu að fá upp í hendurnar erlenda ferðamenn sem komið hafa til landsins fyrir tilstuðlan markaðssetningar ferðaþjónustunnar.

V. Lokaorð

Eins og ráða má af framangreindu hefur RE miklar og alvarlegar athugasemdir við það sem fram kemur í skýrsludrögum verkefnishópsins, enda er horft framhjá lagalegum staðreyndum og þýðingarmiklum úrlausnum Samkeppniseftirlitsins og dómstóla. Þá er horft framhjá þeim augljósa skilsmun sem er á milli almenningssamgangna og ferðaþjónustu á borð við IOYO.

Undirritaður óskar eftir því að fá að koma á fund verkefnishópsins og útskýra þessi sjónarmið betur og svara fyrirspurnum og athugasemdum sem nefndarmenn kunna að hafa.

Reykjavík, 7. mars 2019



Björn Ragnarsson, framkvæmdastjóri