

## Ráðstefna um almenningssamgöngur Borgarnesi 27. apríl 2000.

### Erindi: Almenningssamgöngur og sérleyfishafar

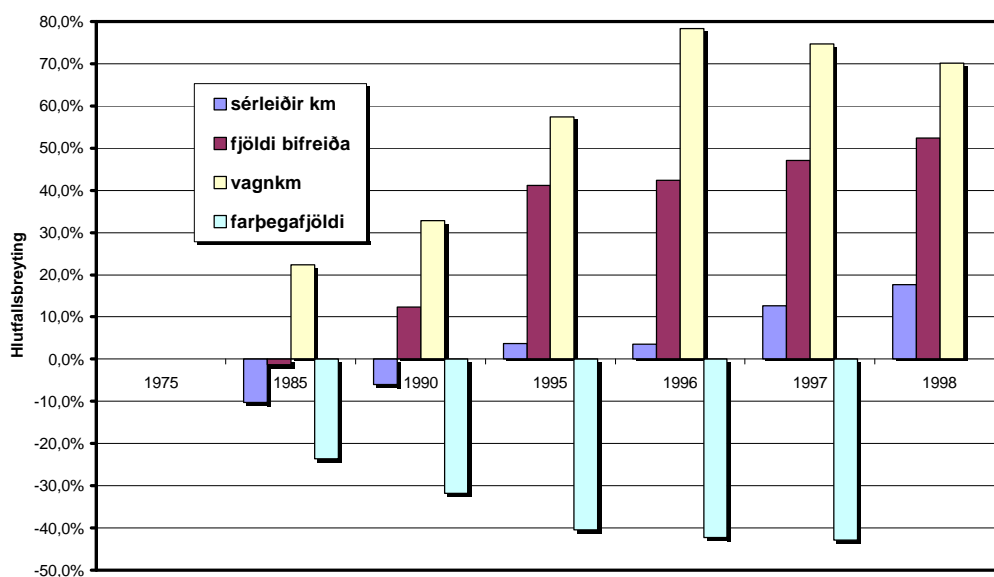
**Oddur Einarsson**

Góðir tilheyrendur.

Umfjöllunarefni mitt er almenningssamgöngur og sérleyfishafar, en ég hef um eins og háls árs skeið starfað fyrir sérleyfishafa og Bifreiðastöð Íslands. Til skýringar er rétt að taka fram að sérleyfishafar í skilningi laga nr. 13/1999 starfa algerlega sjálfstætt en hafa með sér félagsskap til að sinna hagsmunamálum sínum sem heitir Félag sérleyfishafa. Bifreiðastöð Íslands, sem flestir þekkja undir skammstöfuninni BSÍ er hins vegar einkahlutafélag sem er í eigu stærstu sérleyfishafanna og rekur Umferðarmiðstöðina í Reykjavík sem BSÍ fór með eignarhald á þar til fyrir liðlega ári síðan þegar BSÍ seldi hana félagi sem það á í dag að fjörutíu hundradshlutum á móti Kaupfélagi Eyfirðinga.

Hugtakið "sérleyfi" er í núgildandi lögum skilgreint sem leyfi til reglubundinna fólksflutninga þar sem heimilt er að taka upp og setja af farþega hvar sem er á leiðinni, og áður en ég vík að framtíðarsýn minni fyrir hönd sérleyfishafa, og til að skýra á hverju ég byggi þá framtíðarsýn langar mig að sýna ykkur mynd sem sýnir þróunina til dagsins í dag.

Þróun sérleyfisaksturs 1975-1998



\*)Farþegafjöldi frá 1990 er áætlaður út frá farþegafjölda frá BSÍ

Það þarf ekki að fara mörgum orðum um það sem þessi mynd sýnir, en þetta er staðan í dag og hún endurspeglar einfaldlega almenna þjóðfélagsþróun. Eina ályktun getum við strax dregið af þeirri þróun sem þarna kemur fram. Sá farþegafjöldi sem minnkar ár frá ári mun ekki enda í núlli. Það verður alltaf þörf fyrir almenningssamgöngur. Spurningin er bara hvenær jafnvægi verður náð en þeirri spurningu getur að mínu mati aðeins einn aðili svarað, það er ríkisvaldið. Ríkisvaldið stendur nefnilega fyrir víðtækri neyslustýringu og við höfum ágætt dæmi fyrir okkur í lögum sem Alþingi er að afgreiða um breytingar á vörugjöldum bifreiða. Sú staðreynd sem ríkisvaldið stendur því frammi fyrir, er að því færri sem nýta sér

almenningsamgöngutæki, þeim mun hærrí styrk þarf að veita til að geta haldið þeim uppi, þ.e.a.s. ef ríkisvaldið telur á annað borð að það hafi skyldur við þann hluta almennings sem kys að nota þennan ferðamáta. Inn í þetta blandast síðan fleiri sjónarmið. Nefna má t.d. byggðasjónarmið og spurninguna um hvort góðar almenningsamgöngur geti verið þáttur í að reyna að sporna við þeirri víðtæku byggðaröskun sem við stöndum frammi fyrir í dag. Annað sjónarmið sem nefna má er spurningin um mengun, en eins og allir vita stöndum við frammi fyrir skuldbindingum alþjóðasáttmála þar að lútandi.

Til að geta mótað okkur einhvers konar framtíðarsýn varðandi almenningsamgöngur og sérleyfishafa verðum við því að gefa okkur nokkrar forsendur, þær eru:

1. Að ríkisvaldið telji að hið opinbera hafi þá skyldu að sjá almenningi fyrir samgönguneti sem geri honum kleift að komast milli staða á landinu.
2. Að ríkisvaldið teli að góðar almenningsamgöngur geti spornað við byggðaröskun.
3. Að ríkisvaldið vilji hvetja til notkunar á almenningsamgöngutækjum, t.d. til að reyna að draga úr megnun, eða til að reyna að stækka atvinnusvæði og þar með til að jafna kjör þeirra sem vilja, eða eru neyddir til að búa fjarri vinnustað sínum.
4. Að ríkisvaldið vilji styðja við þá atvinnugrein sem hvað mestur vöxtur er í, þ.e.a.s. ferðaþjónustu, því mikill fjöldi ferðamanna notar almenningsamgöngutæki.

Að gefnum öllum þessum forsendum, og að gefinni einni forsendu til viðbótar, þ.e. að ríkisvaldið telji að rekstur almenningsamgangna sé betur kominn í höndum einkaaðila en hjá ríkisfyrirtæki, þá er niðurstaða mín sú að aðeins sé einn möguleiki uppi, þ.e. að reyna að þróa núverandi sérleyfiskerfi til að laga það að nútímaaðstæðum. Ég tel að sú leið að fela reksturinn frjálsum samkeppnismarkaði sé ekki nothæf. Hún var reynd í Bretlandi undir Thatcher og niðurstaðan varð auðvitað sú að þar sem eftirspurnin var mikil varð samkeppni mikil og þar með framboðið gott og þjónusta mikil en þar sem eftirspurnin fór undir ákveðið lágmark hafði enginn áhuga á að halda uppi þjónustu. Ríkisstyrktir sérleyfishafar er því eina kerfið sem getur stuðlað að því að við náum þeim markmiðum sem við gáfum okkur að við vildum ná. Með þessu er ég hins vegar alls ekki að segja að ég vilji sjá okkar núverandi sérleyfiskerfi óbreytt því það er fyrir löngu komið inn í vítahring fækkandi farþega og minnkandi þjónustu og fyrir löngu orðið tímabært að gera á því uppskurð. Sú breyting sem ævinlega hefur verið bent á að sé það sem koma skal, er að sérleyfin verði boðin út. Vel má vera að þetta sé eina leiðin sem sé fær til að fullrar hagkvæmni sé gætt, en það er ekkert einfalt að gera slíka kerfisbreytingu. Fyrirtæki núverandi sérleyfishafa hafa mörg hver starfað í greininni um áratuga skeið og sum jafnvel vel yfir hálfu öld. Þau hafa bundið mikla fjármuni í rekstrinum, bæði í bifreiðum, fasteignum og öðrum rekstrarfjármunum og það er einfaldlega ekki hægt að standa upp á morgun, þakka þeim fyrir góða þjónustu og segjast ætla að bjóða verkefni út. Sérstaklega þegar vitað er að síðustu árin hafa þau mörg hver tapað verulegum fjármunum á rekstrinum, en haldið honum áfram í þeirri von að úrbætur yrðu gerðar á rekstrargrundvellingum. Slíkt yrði að gera með það góðum fyrirvara að þau fengju tíma til að vinna upp tapið, einfaldlega til að geta keppt um sérleyfin við útboð þeirra. Annað væri hrein eignaupptaka.

Niðurstaðan er því í raun einföld. Núverandi kerfi gengur ekki og það gengur ekki að breyta því núna. En vegna þess að kerfið gengur ekki er nauðsynlegt að taka nú þegar ákvörðun um hvernig á að breyta því, og gefa síðan hæfilegan umþóttunartíma til að allir geti komið að hinu nýja kerfi á jafnréttisgrundvelli.

-----0000-----