

Sp. 153. Tillaga til þingsályktunar [115. mál]
um stofnun verðjöfnunarsjóðs vöruflutninga og bætt skipulag þeirra flutninga.

Flm.: Matthías Bjarnason, Sverrir Hermannsson, Guðlaugur Gíslason,
Halldór Blöndal.

Alþingi ályktar að kjósa fimm manna millipinganefnd til þess að semja frumvarp til laga um stofnun verðjöfnunarsjóðs vöruflutninga, sem hafi þann tilgang, að verð á allri vöru verði það sama á öllum stöðum, sem vöruflutningaskip sigla til og flugvélar og vöruflutningabifreiðar halda uppi áætlunarferðum til.

Enn fremur skal nefndin kynna sér skipulag vöruflutninga á sjó, á landi og í lofti og gera tillögur um bætt skipulag þeirra. Sérstaklega skal í því sambandi gera breytingu á tilhögun ferða frá helztu viðskiptaborgum Íslendinga erlendis til hinna ýmsu hafna víðs vegar um landið.

Skal nefndinni gert að hraða störfum sínum svo, að frumvarpið verði lagt fram í byrjun næsta þings.

Kostnaður við störf nefndarinnar greiðist úr rikissjóði.

Greinargerð.

Á árinu 1910 voru Íslendingar 85 183. Það ár voru íbúar Reykjavíkur 11 600 eða 13.62% allra landsmanna og íbúar á því svæði, sem nú er kallað Reykjaneskjördæmi, 5 995 eða 7.04%. Á s. l. ári, 1971, voru Íslendingar 207 174. Í Reykjavík voru 82 892 eða 40.01% og í Reykjaneskjördæmi 39 238 eða 18.94%. Á 61 ári jókst hlutfall íbúa á þessu svæði úr 20.66% í 58.95% allra landsmanna.

Í flestum löndum hefur byggðaðróunin orðið í þá átt, að fólkið hefur flutt úr hinum strjálbýlli byggðarlögum til þéttbýlisins, þótt óviða hafi orðið jafnmiklar breytingar og hér á landi.

Ástæðurnar fyrir þessum flutningum fólks til þéttbýlisins eru margvislegar og sumar hverjar óviðráðanlegar. Þær ráðstafanir, sem viðráðanlegar hafa verið til þess að sporna gegn þessari öfugþróun, hafa margar hverjar komið of seint til framkvæmda eða ekki verið framkvæmdar enn sem komið er.

Ein þeirra ráðstafana, sem telja verður viðráðanlega og ekki hefur komið til framkvæmda nema að mjög takmörkuðu leyti, er jöfnun flutningskostnaðar og bætt skipulag vöruflutninga. Þar sem tillaga þessi til þingsályktunar fjallar eingöngu um þetta afmarkaða vandamál landsbyggðarinnar og flutningakerfið almennt, mun aðeins verða fjallað um það í þessari greinargerð, þótt óneitanlega hefði verið æskilegt að geta gert byggðaþróuninni og ástæðunum fyrir flóttanum af landsbyggðinni til Stór-Reykjavíkursvæðisins skil í einu máli.

Á sama tíma og samningar um kaup og kjör og verðlagsuppbætur á laun eru hin sömu hvar sem er á landinu, er tilgangur þessarar tillögu að gera jafnframt að veruleika það, sem svo margir hafa haft á orði á undanförunum áratugum, að jafna sem mest verð á vöru á þann veg, að það verði hið sama á öllum stöðum, sem vöruflutningaskip sigla til og flugvélar og vöruflutningabifreiðar halda uppi áætlunarferðum til. Slík jöfnun flutningskostnaðar er nauðsynlegur áfangi að því marki, að allir landsmenn sitji við sama borð í þessum efnun.

Það er rétt og skylt að geta þess, sem þegar hefur áunnizt í jöfnun flutningskostnaðar.

Verðjöfnun á olíu og benzíni var lögfest með lögum nr. 34 frá 18. febr. 1953, en málið var fyrst lagt fram á Alþingi í frumvarpsformi 1949.

Áfengi hefur verið selt á sama verði frá útsölum, hvar sem er á landinu, frá því að lög um einkasölu á áfengi voru sett. Árið 1950 var ákveðið, að hámarksverð tóbaks í smásölu skyldi vera það sama um allt land.

Verðjöfnunargjald er á áburði og sementi.

Sú regla hefur gilt um framleiðsluvörur landbúnaðarins, að flutningskostnaður þeirra er jafnaður út og þær seldar á sama verði, án tillits til þess, hvert þurfi að flytja þær til þess að koma þeim á markað. Svo er til dæmis um mjólk og mjólkurafurðir. Verð þeirra er hið sama í Reykjavík og á Selfossi eða hvaðan sem þær eru fluttar á markað. Um þessar neytluvörur gildir það sérstaklega, að þær eru fluttar inn í þéttbýlið úr strjálbýlinu. Sú krafa hlýtur að teljast í senn sanngjörn og í fyllsta máta eðlileg, að hið sama verði látið gilda um þær vörur, sem fluttar eru úr þéttbýlinu í strjálbýlið, að flutningskostnaður þeirra verði jafnaður út með stofnun verðjöfnunarsjóðs vöruflutninga, svo sem gert er ráð fyrir í þessari tillögu.

Hinn 5. apríl 1971 ályktaði Alþingi að fela ríkisstjórninni að láta fara fram athugun á vöruflutningum landsmanna og gera tillögur um bætta skipan þeirra til jöfnunar á flutningskostnaði, eftir því sem við yrði komið. Á Alþingi því, sem nú situr, gerði 1. flm. þessarar tillögu fyrirspurn til samgönguráðherra um framkvæmd fyrirnefndrar ályktunar í fjórum liðum, svo hljóðandi:

„1. Hvað hefur verið gert til þess að framkvæma þingsályktun frá 5. apríl 1971, um skipulag vöruflutninga og jöfnun flutningskostnaðar?

2. Hverjir eru það, sem vinna að framkvæmd þessa máls og með hvaða hætti?

3. Hefur verið leitað samstarfs við helztu aðila flutningakerfisins og, ef svo er, hverjar eru undirtektir þeirra?

4. Hefur ríkisstjórnin tekið ákvörðun um að leggja ákveðnar tillögur fyrir Alþingi, sem nú situr, til jöfnunar á flutningskostnaði, svo að allir landsmenn sitji við sama borð í þessum efnun?“

Í svörum ráðherra kom það eitt fram, að ekkert liggur fyrir til úrbóta í þessum efnun. Svo er því ekki að sjá, að það hafi ríkt raunverulegur áhugi á að finna lausn á flutningavandamálum strjálbýlisins. Þegar til þessa er litið og svo hins, að ályktun Alþingis frá 5. apríl 1971 nær of skammt, telja flutningsmenn þessarar tillögu óhjákvæmilegt að bera hana fram til þess að knýja á um stofnun verðjöfnunarsjóðs vöruflutninga og skipulag þeirra og að frumvarp þar að lútandi verði lagt fyrir næsta Alþingi.

Eins og samgöngum við strjálbýlið er nú háttað, fara þær fram loft-, sjó- og landleiðis. Engin raunhæf tilraun hefur þó verið gerð til samvinnu eða samræmdra aðgerða milli þessara þriggja þátta samgöngukerfisins, og af því hefur leitt, að

flutningsgjöld eru orðin óbærilega há. Má í því sambandi benda á hærri byggingarkostnað í strjálbýli.

Um sjóflutninga er það að segja, að skipaferðir Eimskipafélags Íslands, Sambands ísl. samvinnufélaga og Hafskips eru svo stopular, að fólk getur ekki við það unað, auk þess sem dregið hefur verið úr þjónustu þessara aðila við strjálbýlið. Þannig var sú regla í gildi fyrir nokkrum árum, að skipafélög, sem fluttu vörur til landsins, voru skylduð til þess af hendi verðlagsyfirvalda að flytja tiltekna þungavörur til hafna úti um land án aukagjalds fyrir umhleðslu þeirra í Reykjavík og flutning þeirra frá Reykjavík til hafna úti um land. Árið 1968 ákváðu skipafélögin að skjóta sér undan þessari kvöð. Fyrir mjög ákveðin viðbrögð manna víðs vegar um landið fékkst sú lagfæring, að Eimskipafélag Íslands og Hafskip h/f viðurkenndu fáeinar hafnir á landinu sem innflutningshafnir, Eimskipafélagið þó með þeim fyrirvara, að vörur til þessara tilteknu hafna væru lestaðar í ákveðnum höfnum erlendis og í fyrir fram ákveðin skip, en slíkum tilfæringum fylgir í mörgum tilfellum verulegur kostnaður við flutning varningsins frá seljendum til hinna tilskildu útflutningshafna, svo að ávinningur verður minni en ella og í sumum tilvikum enginn, og leiðir auk þess til óþarfa gjaldeyriseyðslu. Þó munu skipafélögin yfirleitt vera fús til að sigla skipum sínum til hafna úti um land án aukagjalds, sé lestunargjöld/eða losunarmagn a. m. k. 50 tonn í hverri viðkomu. Þessi tilslökun nýtist þó ekki nema að takmörkuðu leyti, þar sem lágmarksmagnið, 50 tonn, er ofviða hinum smærri sveitarfélögum, sem ekki hafa bolmagn til að flytja svo mikið vörumagn inn erlendis frá í einu.

Að öðru leyti gildir sú almenna regla utan Reykjavíkur og Akureyrar, að þegar farmskirteini eru gefin út til annarra staða á landinu, bætist við kostnaður við uppskipun, útskipun og vörugjald í Reykjavík, auk flutningsgjalds frá Reykjavík til viðkomandi hafna á ströndinni skv. gjaldskrá Ríkisskips og annarra flutningsaðila, auk söluskatts á út- og uppskipun. En hann er jafnframt lagður á fargjöld með skipum og flugvélum innanlands, á sama tíma og lystireisur til útlanda eru undanþegnar söluskatti.

Það stendur ekki á því, að íslenski kaupskipaflotinn sæki útflutningsvörurnar til landsbyggðarinnar. Ekki verður séð, að minni ástæða sé til að flytja með greiðari hætti og meiri lipurð vörur erlendis frá til þessara sömu hafna.

Til þess að menn geti glöggvað sig á, hversu flutningsgjöldin eru þungur skattur á strjálbýlinu, fara hér á eftir flutningstaxtar til nokkurra staða úti á landi með vöruflutningabifreiðum og hjá Flugfélagi Íslands, en í fylgiskjali með tillögunni er skrá yfir flutningskostnað á ýmsum vörutegundum til Ísafjarðar með skipum Skipaútgerðar ríkisins ásamt öðrum kostnaði og fleiri upplýsingum um flutninga til þess staðar frá Reykjavík. Þessar upplýsingar og útreikningar eru gerðir af framkvæmdastjóra Fjórðungssambands Vestfirðinga og sýna skilmerkilega þann mikla kostnað, sem fólk úti á landi má búa við.

Núgildandi flutningstaxtar með vöruflutningabílum eru eins og hér segir:

Reykjavík—Ísafjörður	4 500 kr. á tonn
Reykjavík—Akureyri	2 900 — — —
Reykjavík—Egilsstaðir	5 500 — — —
Reykjavík—Vík í Mýrdal	2 208 — — —

Núgildandi flutningstaxtar hjá Flugfélagi Íslands h/f eru eins og hér segir:

Reykjavík—Ísafjörður	5 000 kr. á tonn
Reykjavík—Akureyri	5 000 — — —
Reykjavík—Egilsstaðir	6 500 — — —
Reykjavík—Vestmannaeyjar	4 000 — — —

Í þessum tölum eru ekki talin afgreiðslugjöld, en þau nema 500 kr. á tonn.

Af framansögðu er ljóst, að aðstöðumunur strjálbýlis og þéttbýlis er svo mikill vegna hins óheyrliga flutningskostnaðar, að hjá því verður ekki komið að létta af því misræmi, sem af honum stafar. Til þess að sem mestur jöfnuður náist telja flutningsmenn tímabært, að stofnaður sé verðjöfnunarsjóður vöruflutninga. Jafnhliða verður að gera miklar breytingar á fyrirkomulagi ferða íslenskra kaupskipa frá helztu viðskiptaborgum okkar erlendis til helztu hafna úti á landi og samræma í heild vöruflutningana innanlands, til þess að verðjöfnunarsjóðnum verði ekki íþyngt um of. Þá leyfum við okkur að láta fylgja fylgiskjal með tillögunni um þróun íbúafjölda landsins eftir núverandi kjördæmum frá árinu 1910 til 1971.

Fylgiskjal I.

Þróun íbúafjölda landsins eftir núverandi kjördæmum.

	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1971
I. Hlutfallstölur %:								
Reykjavík	13.62	18.67	26.48	31.45	39.07	40.94	39.93	40.01
Reykjaneskjördæmi	7.04	7.02	7.67	7.63	10.00	14.89	18.64	18.94
Vesturlandskjördæmi ...	12.05	10.67	8.80	8.18	6.93	6.71	6.46	6.37
Vestfjarðakjördæmi	15.71	14.15	12.01	10.66	7.75	5.87	4.91	4.79
Norðurland vestra	9.81	10.34	9.11	8.64	7.13	5.68	4.84	4.79
Norðurland eystra	14.81	13.84	13.82	13.92	12.76	11.10	10.86	10.82
Austurlandskjördæmi ...	11.40	10.79	9.61	8.33	6.74	5.77	5.53	5.46
Suðurlandskjördæmi	15.56	14.52	12.50	11.19	9.62	9.04	8.83	8.82
Allt landið	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
II. Beinar tölur:								
Reykjavík	11 600	17 679	28 831	38 196	56 251	71 926	81 693	82 892
Reykjaneskjördæmi	5 995	6 644	8 357	9 264	14 397	26 152	38 129	39 238
Vesturlandskjördæmi ...	10 268	10 102	9 577	9 936	9 975	11 782	13 205	13 199
Vestfjarðakjörkæmi	13 386	13 397	13 071	12 953	11 166	10 318	10 050	9 927
Norðurland vestra	8 358	9 789	9 912	10 496	10 264	9 982	9 909	9 917
Norðurland eystra	12 613	13 111	15 048	16 910	18 368	19 496	22 225	22 420
Austurlandskjördæmi ...	9 713	10 214	10 461	10 123	9 705	10 143	11 315	11 316
Suðurlandskjördæmi	13 250	13 754	13 604	13 596	13 847	15 881	18 052	18 265
Allt landið	85 183	94 690	108 861	121 474	143 973	175 680	204 578	207 174

Fylgiskjal II.

Vörukostnaður á eftirgreindum vörum + söluskattur = áhrif í verðlagi, vegna vöruflutninga frá Reykjavík til Ísafjarðar. Miðað er við laust fluttar vörur, gildandi taxa og söluskatt í nóvember 1972.

	Útsk. í Rvík	Vörugj. í Rvík	Fl.gj. Rv.-Ís.	Uppsk. Ísaf.	Vörugj. Ísaf.	Heimfl. Ísaf.	Vátr.	Samtals	Sölusk.	Áhrif í verðlagi
Sekkvörur pr. tonn:										
Maismjöl 50 kg	400.00	20.00	800.00	515.00	32.50	257.50	100.00	2 125.00	0	2 125.00
Hveiti 50 kg	400.00	20.00	800.00	515.00	32.50	257.50	170.00	2 195.00	241.50	2 436.50
Rúgmjöl 60 kg	400.00	20.00	800.00	515.00	32.50	257.50	140.00	2 165.00	238.20	2 403.20
Hafragrjón 50 kg	400.00	20.00	800.00	515.00	32.50	257.50	104.00	2 129.00	234.20	2 363.20
Strásykur 50 kg	400.00	20.00	800.00	515.00	41.00	257.50	260.00	2 293.50	252.30	2 545.80
Kúafóðurblanda 50 kg	400.00	20.00	800.00	515.00	32.50	257.50	112.00	2 137.00	0	2 137.00
Stykkjav. pr. einingu:										
Haframjöl 15/1 kg	30.00	0.25	19.50	19.00	0.50	9.50	4.75	83.50	9.20	92.70
Hrísgrjón 24/1 lbs	24.00	0.20	15.60	12.00	0.40	6.00	4.55	62.75	6.90	69.65
Molasykur 25 kg	30.00	0.50	26.25	19.00	1.05	9.50	5.00	91.30	10.05	101.35
Molasykur 10/1 kg	24.00	0.20	10.50	12.00	0.40	6.00	3.10	56.20	6.20	62.40
Strásykur 7/2 kg	24.00	0.30	14.70	12.00	0.60	6.00	3.90	61.50	6.80	68.30
Sveskjur 12 ¹ / ₂ kg	24.00	1.50	16.25	12.00	3.00	6.00	9.90	72.65	8.00	80.65
Dollarsalt 30/1 kg	30.00	0.25	39.00	19.00	0.50	9.50	3.60	101.85	11.20	113.05
Gr. baunir, niðurs. 24/2	24.00	1.45	15.60	12.00	2.90	6.00	4.80	66.75	7.35	74.10

Framangreindar tölur eru miðaðar við flutning með skipum Skipaútgerðar ríkisins. Þess ber að geta, að nokkur lækkun mun fást á flutningsgjaldi, út- og uppskipun, ef sendandi afhendir þær í stærri einingum, líkt því, sem orðið er nokkuð algengt frá Birgðastöð S.Í.S., en það verður ekki umreiknað með nákvæmni á einstakar vörutegundir vegna blöndunar þeirra í einstökum sendingum. — Þá má geta þess, að söluskattur er reiknaður svo sem venja er við verðlagningu, þ. e. a. s. **fragt** innifalin í kostnaði, enda þótt hún sé annars ekki söluskattsskyld sem slík, enda kemur hún inn í verðlagið á sama hátt og annar vörukostnaður.

Flutningsgjald með bifreiðum var s. l. sumar kr. 3.50 pr. kg á sekkjavörum, en kr. 4.50 á öllum öðrum almennum neytluvörum, á leiðinni Reykjavík—Ísafjörður.

Flutningsgjald með flugvélum er kr. 6.00 pr. kg, ef um minni háttar flutning er að ræða, auk afgreiðslugjalds, sem er kr. 30.00 pr. sendingu.