



Félag

Hóperðaleyfishafa

Hesthálsi 10.

110 Reykjavík.

Alþingi

Erindi nr. P 130/1887

komudagur 16. 4. 2004

Efnahags og viðskiptanefnd Alþingis
Nefndarsvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Selfossi 16.01.2004

Umsögn um frumvarp til laga um olúgjald, km. gjald o.fl. 849.mál

Félag hóperðaleyfishafa, fagnar nýju frumvarpi í meginráttum og telur að hér sé stigið stórt skref til að afmá löngu úrelt fyrirkomulag. Í félagi hóperðaleyfishafa eru á annað hundrað félagsmenn víðs vegar um landið, allt frá minni rekstraraðilum til stærri fyrirtækja. Er það von félagsmanna að hið nýja fyrirkomulag verði til að jafna samkeppnisstöðu og muni að sama skapi hafa jákvæð umhverfisáhrif til lengri tíma lítið.

Fólksflutningar á Íslandi hafa átt undir högg að sækja. Gildir þá einu hvort um er að ræða almenningssamgöngur innan þéttbýlis, almenningssamgöngur með sérleyfisbifreiðum milli þéttbýliskjarna eða almennar hóperðir hóperðaleyfishafa. Einkabílinn og bílaleigubílar hafa sótt mikið í sig veðrið á kostnað ofangreindra aðila. Ástæðan er ekki síst auknar álögur á fólksflutningageirann af ýmsum toga sem hafa orðið til þess að einkabílinn verður sífellt álitlegri kostur.

Öllum er ljós sú hagkvæmi sem felst í hóperðum og góðum almenningssamgöngum og gildir þar einu hvort tekið er tillit til umhverfismála, öryggismála eða nýtingu samgöngumannvirkja.

Það liggur að sama skapi fyrir að öll sérleyfi verða boðin út fyrir árslok 2005. Öllum hóperðaleyfishöfum gefst kostur á að bjóða í sérleyfin og því eru miklar breytingar framundan í þessum geira. Að sama skapi færast í vöxt að hóperðaleyfishafar sinni jafnframt rekstri almenningsvagna í þéttbýli, hvort heldur sem er með beinum hætti eða í formi dótturfyrirtækja. Með tilliti til þessa er afar brýnt að sömu leikreglur gildi fyrir fólksflutninga í heild sinni. Gildir þar einu hvort um er að ræða hóperðabifreiðar, sérleyfisbifreiðar eða almenningsvagna. Togstreita vegna mismunandi laga og reglugerða frá ríkisvaldinu fyrir þessa starfsstétt(ir) hefur ítrekað komið til kasta Samkeppnisstofnunar sem beint hefur þeim tilmælum til ríkisvaldsins að jafna stöðu þessara

aðila. Víst hlýtur það að vera markmið ríkisvaldsins að leikreglur séu jafnar og skýrar.

Til að svo megi verða og til að koma í veg fyrir að frumvarp þetta valdi óþarfa togstreitu milli rekstaraðila með tilheyrandi málavafstri og óþarfa vinnutapi þá viljum við góðfúslega benda á eftirfarandi annarka á annars tímabæru frumvarpi:

6. grein

**Varðandi 6. grein þá gengur hún ekki upp. Þar segir;,,
Endurgreiða skal 70% olíugjalds af olíu sem þeir sem reka almenningsvagna nota við rekstur hópþreifreiða í almenningsamgöngum”.**

Eins og þetta er orðað þá gildir þetta endurgreiðsluákvæði fyrir sérleyfisþreifreiðar í almenningsamgöngum og strætisvagna í almenningsamgöngum. Það er með öllu útilokað að endurgreiðsla þessi nái ekki einnig yfir hópþreifreiðar. Sérleyfisþreifreiðar og í sumum tilfellum strætisvagnar eru hópþreifabílar og notaðir jafnt í hópþreifir á samkeppnismarkaði. Því liggur það í augum uppi að útilokað er að mismuna rekstraraðilum með þessum hætti.

Eins og komið hefur skýrt fram hér að ofan þá fléttast sífellt meira saman, sérleyfisakstur, strætisvagnaakstur og hópþreifaaakstur. Þessum akstri er í mörgum tilfellum sinnt af sömu þreifreiðum og þó sérstaklega sérleyfisakstri sem í öllum tilfellum er sinnt af hópþreifabifreiðum sem notaðar eru jafnt á samkeppnismarkaði. Því liggur það í augum uppi að sömu leikreglur þurfa að gilda fyrir alla þessa aðila.

8. grein

Þessi grein er annörkum háð og styður sjónarmið og rök félagsins fyrir því að það sama verði að gilda fyrir alla rekstraraðila fólksflutningabifreiða. Það er með öllu útilokað að hafa eftirlit eins og kveðið er á um í þessari grein, jafnvel þó komið verði á fót Eftirlitsstofnun Ríkisins. Ástæðan er sú að það er ómögulegt að segja til um hve mikil olíueyðsla er tilkomin vegna sérleyfisþreifreiða eða strætisvagnaaksturs og hve mikil olíueyðsla er tilkomin vegna hópþreifreiða. Að ætla rekstraraðilum að meta þetta sjálfum með skrá yfir akstur ökutækja og reikninga yfir olíukaup skapar þvívíka tortryggni hjá samkeppnisaðilum á markaði sem ekki eru með almenningsamgöngur að ekki verður við unað.

Olíueyðsla getur verið gífurlega mismunandi og fer algjörlega eftir þreifreiðastjóra, þreifreið, veðurfari og aðstæðum. Það væri t.d. ekki með nokkru móti hægt að véfengja að sami bíll hefði eitt 20

líturum af olíu þegar hann var í hópferð á samkeppnismarkaði en svo 40 líturum af olíu þegar hann var í sérleyfisakstri eða strætisvagnaakstri. Frávikin eru það mikil að alltaf mun skapast ótti að verið sé að nota olíu með 70% afslætti í beinni samkeppni við aðila sem ekki hafa möguleika á slíkri endurgreiðslu. Félag hópferðaleyfishafa mun aldrei sætta sig við slíkt fyrirkomulag og telur harla ólíklegt að slíkt fyrirkomulag standist samkeppnislög.

Það liggur fyrir að með þessu frumvarpi verður enn hagkvæmara en áður að eiga og reka einkabíla en verið hefur. Því er það skylda stjórnvalda að sjá til þess að ekki halli meira á fólksflutningageirann en gert hefur ef það er á annað borð vilji stjórnvalda að þessi stétt verði við líði hér á landi. Fólksflutningafyrirtæki eru ekki í virðisaukaskattskerfinu og fá því ekki virðisaukaskattinn endurgreiddan eins og aðrir þeir sem frumvarp þetta hefur áhrif á. Sú staðreynd rennir styrkari stoðum undir kröfu okkar um að 70% endurgreiðslan verði látin gilda fyrir alla fólksflutninga.

Að sama skapi færum við sömu rök fyrir því að heimild til endurgreiðslu á 2/3 hluta virðisaukaskatts á hópferðabifreiðum sem uppfylla EURO II mengunarstaðalinn verði fest í sessi (bráðabirgðaákvæði við lög 50/1998) og gildi einnig fyrir almenningsvagna. Þetta ákvæði var mikið heillaspor með tilliti til umhverfisáhrifa og endurnýjunar hópþifreiðaflota landsmanna en betur má ef duga skal. Kröfuharðasti mengunarstaðallinn sem er við líði í Evrópu í dag er EURO III. Því væri það eðlileg umbun og hvatning til rekstaraðila ef að slíkar bifreiðar fengju 3/3 hluta virðisaukaskattsins endurgreiddann. EURO III verður væntanlega kröfuharðasti umhverfisstaðallinn fyrir aflvélar allt fram til ársins 2006. Það væri ekki óeðlilegt að miða 3/3 hluta endurgreiðsluna við kröfuharðasta umhverfisstaðalinn sem er í gildi í Evrópu hverju sinni.

Það er einlæg ósk félagsins að ofangreind rök dugi til þess að ríkisvaldið noti það tækifæri og það svigrúm sem nú hefur skapast til að jafna stöðu hópferðaleyfishafa, sérleyfishafa og strætisvagna. Tíðarandinn er breittur og afar mikilvægt að lög og reglugerðir taki mið að því. Er það okkar sannfæring að fallist verði á ósk okkar, landi og þjóð til hagsbóta.

Með vinsemd og virðingu,
fyrir hönd stjórnar félagsins,


Benedikt G. Guðmundsson framkvæmdarstjóri