

Hafa ber í huga að rekstur hópferða- og áætlunarbíla er mun umhverfisvænni en rekstur einkabíla ef miðað er við fjölda farþega. Í athugasemdum þeim sem fylgja með frumvarpinu er tekið fram á skattur á dísilolíu sé hærri en skattur á bensín á þeim forsendum að losunkoltvísýrings sé meiri við bruna dísilolíu og er vísað til verðlags kolefnislosunar á uppboðsmarkaði ESB. Ekki verður fundið að bendingum hinnar ósýnilegu handar markaðarins af þessu tilefni en rökleiðslu þessa má nota til að réttlæta lægri álögur á fólksflutningabifreiðar og þeim mun lægra gjald, þeim mun fleiri farþegar sem bíllinn tekur, á þeim forsendum að kolefnislosun á hvern farþega er mun minni en við, til að mynda, rekstur einkabíls. En þar sem gert er ráð fyrir innheimtu þessa gjalds við tollafgreiðslu eru þessi sjónarmið líklega ekki viðeigandi í þessu tilliti, þó gild séu að öðru leyti.

I. KAFLI

1. gr.

Fyrir hönd Bíla og fólks viljum við koma á framfæri þeim sjónarmiðum að afskaplega erfitt er fyrir fyrirtæki í rekstri fólksflutningabifreiða að standa undir þeim álögum sem nú þegar eru á þau lögð. Hækkun á slíkum álögum gerir róðurinn vissulega þyngrri. Góðar almenningsgangur eru mikilvægar vegna samfélagslegra áhrifa sem og til tekjuöflunar í kringum ferðaþjónustu. Mikilvægt er að stilla álögum á fyrirtæki í þessum rekstri í hóf, sér í lagi í ljósi þeirra erfiðu aðstæðna hvað varðar fjármögnun og rekstur bifreiða sem notaðar eru til almenningsgangna á þjóðvegum landsins.

F.h. Bíla og fólks ehf.

Drengur Óla Þorsteinsson, kynningarfulltrúi

Óskar Stefánsson, framkvæmdastjóri