

**Alþingi**  
**Erindi nr. P 140/1667**  
**komudagur 1.4.2012**

Nefndasviðs Alþingis,  
Austurstræti 8-10,  
150 Reykjavík.

1. apríl 2012

**Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á landflutningalögum, mál nr. 303.**

SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu, sem gæta m.a. hagsmuna fyrir fyrirtæki á sviði flutninga, mótmæla harðlega þeim rökum sem eru að baki frumvarpi til laga um breytingu á landflutningalögum.

Lagt er til að við 18. gr. laganna bætist ný málsgrein, svohljóðandi: *Við ákvörðun um flutningsgjald skal sundurgreina hvern kostnaðarlið. Óheimilt er að binda veittan afslátt við heildarflutning (framhaldsfrakt).* Samtökin velta því upp hvort það sé eðlilegt og í samræmi við samkeppnislög að gera einum flutningsmáta hærra undir höfði en öðrum með lagabreytingu sem þessari.

Í greinargerð með frumvarpinu segir að markmið þessara frumvarps sé að gera *strandsiglingar aðlaðandi kost í innanlandsflutningum* og þá m.a. með þeim rökum að viðhald á vegum landsins sé mikið og kostnaðarsamt vegna þungaflutninga. Hér vísa samtökin í umsögn sína til innanríkisráðueytis um niðurstöður starfshóps um strandsiglingar, dags. 22. febrúar 2012, sjá meðfylgjandi.

Þess ber einnig að geta að ekkert bendir til þess að fyrirtæki sem í dag nýta sér landflutninga hafi áhuga eða vilja til að nýta sér strandflutninga. Í lauslegri könnun sem gerð hefur verið meðal aðildarfyrirtækja SVÞ kemur í ljós að áhugi á að nýta sér strandsiglingar er hverfandi.

Stefna í samgöngumálum ætti fyrst og fremst að taka mið af fjárhags- og samfélagslegri hagkvæmni en ekki því að setja lög sem gera einum flutningasmáta erfiðara um vik en öðrum.

Ef ofangreind breyting verður samþykkt er á það bent að ný lög hafa áhrif á það hvernig samningar eru gerðir og því mikilvægt að aðlögunartími sé eðlilegur til að bregðast við nýjum lögum.

Virðingarfyllst,

f.h. SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu

  
Lisbet Einarsdóttir

Forstöðumaður flutninga- og fræðslumála SVÞ.

## Innanríkisráðuneytið

Sölvhólsgötu 7

150 Reykjavík

22. febrúar 2012

### *Efni: Strandsiglingar.*

Á Samgönguþingi þann 19. maí 2011 kynnti innanríkisráðherra skipan starfshóps sem skyldi hafa það hlutverk að gera tillögur um hvernig standa megi að því að koma strandsiglingum á að nýju. Starfshópnum var enn ennfremur ætlað að skoða mögulega flutninga, greiningu á skipakosti, áætludum rekstrarkostnaði útgerða, viðkomuhöfnum, tíðni ferða, áætlun um sjálfbær flutningsverð og öðrum þeim atriðum er gætu skipt máli. Starfshópurinn hefur nú skilað niðurstöðum sínum og lagt til að strandsiglingar verði boðnar út með ríkisstyrk.

### **Hagsmunaaðilar:**

SVP – Samtök verslunar og þjónustu, er gæta hagsmuna fyrirtækja á sviði flutninga, vilja undirstrika að ekki var leitað til samtakanna né áttu samtökin fulltrúa í starfshópnum, þrátt fyrir að samtökin hafi undirstrikað mikilvægi þess við ráðuneytið. Þess utan gera samtökin athugasemdir við skipan starfshópsins en þar var ekki að finna þversnið þeirra sem málið varðar heldur var um einsleitan hóp einstaklinga að ræða.

### **Niðurstöður starfshópsins:**

Þann 24. janúar sl. skilaði starfshópurinn af sér vinnugögnum til ráðherra. Þau vinnugögn eru skýrsla Atvest, Atvinnuþróunarfélags Vestfjarða, sem inniheldur niðurstöður og samantekt könnunar sem atvinnuþróunarfélögin gengust fyrir og Atvest hélt utan um og fréttatilkynning, dagsett 24. janúar. Yfirskrift skýrslunnar er **Könnun á áhuga flutningskaupenda á strandflutningum**. Starfshópurinn skilaði einnig af sér útboðsgögnum en þau eru ekki aðgengileg hagsmunaaðilum. Ekki liggur fyrir hverjir verða útboðsskilmálar komi til útboðs en áhugavert verður að sjá hvort og hvernig þeir samræmast ríkisstyrkja- og samkeppnisreglum evrópska efnahagssvæðisins. Önnur gögn er þar ekki að finna, s.s. samantekt starfshópsins og því ekki mögulegt að átta sig á því hvað starfshópurinn hefur í raun tekið til umfjöllunar og á hvaða forsendum niðurstöður um ríkisstyrkt útboð eru byggðar.

### **Framkvæmd könnunarinnar:**

Atvest kannaði flutningsþörf meðal sinna skjólstaðinga, sem eru samkvæmt skýrslunni, stórir flutningskaupendur. Ekki skal tíunda niðurstöður skýrslunnar hér en benda á að svarhlutfall var einvörðungu 45% af völdu úrtaki, þ.e. spurningalisti var sendur á þá aðila sem beint hefðu hag af því að nýta sér siglingarnar samkvæmt ákvörðun starfshópsins. Í ljósi þessa er svarhlutfall mjög lágt og varla marktækar niðurstöður. Í skýrslunni eru nefndar nokkrar ástæður fyrir lágu svarhlutfalli, þ.m.t. almennt áhugaleysi. Ef ekki er nægjanlegur áhugi fyrir hendi meðal flutningskaupenda má segja að fyrsta forsenda, að hafa kaupanda að þjónustunni, er brostin. Einnig ber að hafa í huga á lista yfir þá sem tóku þátt er hvergi að finna stærri flutningskaupendur, s.s. Byko, Húsasmiðjan, Aðföng, Innnes,

Ölgerðin, Vífilfell eða ÁTVR svo dæmi séu tekin. Áhugi stærri flutningsaðila var auk þess ekki kannaður. Framkvæmd könnunarinnar er því um margt gagnrýniverð.

### **Hagkvæmni:**

Svo strandsiglingar standi undir sér þarf að vera nægjanlegt flutningsmagn, áhugi flutningskaupenda og seljenda og flutningsgjöld sem eru samkeppnishæf við landflutninga svo nokkuð sé nefnt.

Ef litið er til flutningsmagns þá má álykta að strandsiglingar geta vel hentað vörum á borð við iðnaðar- og byggingavörur, vörur sem bíða útflutnings og þurfa ekki mesta mögulegan flutningshraða. Aðrar vörur, s.s. dagvara, rekstrar- og ferskvara mun hinsvegar ávallt krefjast þess hraða og sveigjanleika sem landflutningar bjóða upp. Strandsiglingar henta því alls ekki dagvöru og spurning hvert flutningsmagnið er að dagvörunni frátalinni.

Óljóst er hversu mikil heildaráhrif strandflutningar hefðu á umferð flutningabíla um vegina þar sem dagvaran og ferskur fiskur krefst eftir sem áður flutnings landleiðina. Það er því engan veginn tryggt, þó að strandflutningar verði teknir upp, að umferð flutningabíla muni minnka um vegi landsins nema að takmörkuðu leyti. Fyrirliggjandi gögn og kannanir hafa ekki sýnt fram á það með óyggjandi hætti.

Hvað varðar geymslu á vöru þá kalla sjóflutningar á stærri birgðageymslur, bæði hjá kaupendum og seljendum vöru og í ljósi þess falla strandflutningar illa að nútíma birgðastjórnun en samkvæmt þeim eru birgðir aðfanga lágmarkaðar eins og kostur er. Ekkert bendir til þess að fyrirtæki sem í dag nýta sér landflutninga hafi áhuga eða vilja til að leggja í tilheyrandi kostnað sem óhjákvæmilega myndi fylgja fyrrgreindu.

Ennfremur má gera ráð fyrir að ef strandsiglingar hefjast og flutningsmagn flyst af vegum á sjó, muni flutningsgjöld í landflutningum hækka með minnkandi magni, verri nýtingu í flutningabílum og þá minni stærðarhagkvæmni. Með verri nýtingu er átt við að tilkoma strandflutninga mun hafa í för með sér að meira verður um akstur á tónum flutningabílum á þjóðvegum landsins.

### **Tekjur og gjöld:**

Umræðan, og þá hvati til að taka upp strandsiglingar, hefur verið á þá leið að landflutningar kosti ríkisvaldið meira en inn kemur í gegnum skatta og gjöld og þá vegna viðhalds vega. Hinsvegar hefur því verið varpað fram að gjöld á vegasamgöngur, bæði almenn skattlagning og gjöld til vegaf framkvæmda og viðhalds vega, séu tvöfalt meiri en sem nemur beinum kostnaði ríkisins af vegakerfinu sé tekið mið af þjóðhagslegum kostnaði.

Hafnarsjóðir eru reknir sjálfstætt undir umsjón sveitarfélaganna og tekjur hafna myndu aukast umtalsvert ef teknar væru upp strandsiglingar. Í ljósi þessa má benda á að formaður starfshópsins er hafnarstjóri Ísafjarðarbæjar en sú höfn er ein þeirra hafna sem skip í strandsiglingum myndi eiga viðkomu í. Í þessu samhengi er vert að spyrja um hlutleysi í störfum starfshópsins en ljóst er að Ísafjarðarhöfn gæti hagnast vel ef af strandsiglingum yrði. Á móti kemur að ríkisvaldið yrði hinsvegar af tekjum af umferð flutningabíla og má áætla að sá tekjumissir yrði á annað hundrað milljónir króna á ári og svör við spurningunni um hvernig brugðist yrði við slíkri tekjuskerðingu liggja ekki fyrir.

Í ljósi sögunnar hefur ekki reynst hagkvæmt að reka strandflutninga og þá m.a. vegna þess að illa hefur gengið að samræma þjónustuna að kröfum kaupenda í flutningum. Sveigjanleiki, flutningshraði og hátt þjónustustig eru ekki lýsandi orð sem eiga við um strandsiglingar heldur nútíma þjónustuhætti – þeim er ekki náð með strandsiglingum.

Stefna í samgöngumálum ætti að taka mið af fjárhags- og samfélagslegri hagkvæmni fyrst og fremst. Ríkisvaldið ætti ekki að geta gripið til aðgerða sem miða að því að færa þungaflutninga út á sjó enda

óljóst hvar samfélagslegir hagsmunir liggja í því. Afturhvarf til reksturs strandsiglinga með ríkisstyrkjum er fráleit leið og engum til hagsbóta. Ennfremur felst ákveðin mismunun í því að niðurgreiða með ríkisstyrkjum einn flutningsmáta umfram annan sérstaklega. Það er hinsvegar hlutverk stjórnvalda að tryggja að gjaldtaka og aðrar álögur á mismunandi flutningsmáta verði sem réttust og í samræmi við samfélagslegan kostnað sem þeir valda, í þeim tilgangi að skapa heilbrigt og sanngjarnt samkeppnisumhverfi.

Virðingarfyllt,

F.h. SVP – Samtök verslunar og þjónustu



Lísbet Einarsdóttir