

Frumvarp til laga

um breytingu á landflutningalögum, nr. 40/2010.

Flm.: Margrét Tryggvadóttir, Þór Saari, Birgitta Jónsdóttir, Atli Gíslason,
Lilja Rafney Magnúsdóttir, Ólafur Þór Gunnarsson,
Eygló Harðardóttir, Sigmundur Ernir Rúnarsson.

1. gr.

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).

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Markmið þessa frumvarps er að gera strandsiglingar aðlaðandi kost í innanlandsflutningum en strandsiglingum stóru skipafélaganna var hætt í lok árs 2004. Í kjölfarið hefur flutningum innan lands einkum verið sinnt með landflutningum með stórauðni álagi á vegakerfi landsins og slyshættu. Með frumvarpinu eru lagðar til breytingar á þann hátt að flutningafyrirtæki verði að sundurgreina hvern kostnaðarlið fyrir sig og ekki verður heimilt að gefa eingöngu upp eitt heildarverð. Einnig eru lagðar til breytingar er varða afslátt á flutningsgjaldi, þ.e. að óheimilt verður að binda veittan afslátt við heildarflutning eða svokallaða framhaldsfrakt. Má til að mynda nefna dæmi um vöru sem sótt er í fyrirtæki í Reykjavík, komið fyrir í flutningabíl og flutt til Akureyrar. Þar er varan flutt í annan bíl sem flytur hana svo til Húsavíkur. Flytjandinn veitir viðskiptavininum afslátt á grundvelli þess að um heildarflutning er að ræða sem veikir stöðu annarra flytjenda sem gætu mögulega boðið lægra verð á flutningi vörunnar frá Akureyri til Reykjavíkur. Á grundvelli afsláttarkjaranna velur viðskiptavinurinn hins vegar þann flytjanda sem bindur afsláttinn við heildarflutning.

Kostnaður við viðhald vega.

Í svari innanríkisráðherra við fyrirspurn um umferðarslys og vöruflutninga kemur fram að þungaumferð er talin vera um 8% af heildarumferð. Fjárveiting til viðhalds vega árið 2011 er 4.679 millj. kr. og að gróflega megi áætla að rekja megi rúmlega helming af þeim kostnaði til vöruflutningabifreiða en tvo þriðju ef horft er til allrar þungaumferðar. Í skýrslunni *Mat á hagkvæmni strandsiglinga á Íslandi* sem samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið lét vinna og birt var í maí 2010 eru ýmsir kostir strandsiglinga tífundaðir, meðal annars þessir:

- „3. Strandsiglingar eru álitlegur kostur miðað við forsendur skýrslunnar. Nægjanlegt flutningsmagn virðist vera til staðar, talsverður áhugi er fyrir hendi meðal flutningskaupenda og hægt er að bjóða flutningsgjöld sem eru samkeppnishæf við landflutninga.

4. Strandsiglingar henta „þolinmóðum“ vörum ágætlega (byggingarvörur, iðnaðarvörur, hráefni, fiskafurðir, vörur sem bíða útflutnings oþh.). Aðrar vörur (dagvara, rekstrarvörur, ferskvara oþh.) munu ávallt krefjast þess hraða og sveigjanleika í flutningum sem landflutningar bjóða.
14. Ríkið verður af nokkrum tekjum af umferð flutningabíla ef strandflutningar fara í gang. Gera má ráð fyrir að ef 8000 ferðir færast yfir á sjó og meðalferð er um 400 km, þá minnkar akstur sem nemur um 3,2 milljónum km á ári. Miðað við 50 lítra eyðslu á 100 km og um 55 kr. í olúgjald af hverjum lítra, þá tapar ríkið olúgjaldstekjum sem nema um 88 m.kr. á ári. Ef eyðslan er 63 ltr/100km þá tapar ríkið um 111 m.kr. á ári.
15. Slit á vegum og viðhaldskostnaður vegna minnkar líklega um 100–200 m.kr. á ári.
16. Öryggi almennings á vegum eykst væntanlega vegna minni aksturs stórra bíla sem nemur um 3,2 milljónum kílómetra á ári. Svifryksmengun á vegsvæðum minnkar.
19. Stjórnvöld víða um heim vinna að því að færa flutninga af vegum yfir á sjó, fljótabáta og járnbrautir. Bent hefur verið á að raunverulegur samfélagslegur kostnaður við landflutninga sé oft vanmetinn hvað varðar slit á vegum, slyshættu, mengun og önnur umhverfisáhrif. Rannsóknir sýna að slit vegna vegna aksturs eins fullhlaðins vöruflutningabíls sé sambærilegur við akstur um 9000 einkabíla. Líklegt er að stjórnvöld muni í framtíðinni krefjast þess að þessi kostnaður komi fram í flutningsgjöldum.
20. Gera má ráð fyrir að ef strandsiglingar hefjast og flutningsmagn flyst af vegum á sjó, muni flutningsgjöld í landflutningum hækka með minnkandi magni og minni stærðarhagkvæmni.¹

Að mati flutningsmanna á það ekki að vera kostur fyrir fyrirtæki að velta rekstrarkostnaði yfir á skattgreiðendur en það virðist einmitt hafa gerst þegar flutningar voru færðir af sjó upp á land. Mikill viðbótarkostnaður er við viðhald á vegum landsins vegna vöru- og þungaflutninga, umfram það sem innheimtist í gegnum olúgjald, enda tekur það ekki mið af mismunandi slitnotkun bifreiða. Það að flutningsaðilar geti velt stórum hluta af heildarkostnaði við flutningana yfir á skattgreiðendur leiðir til of mikilla þungaflutninga á vegum í samamburði við aðra flutningsmöguleika og að þeir samgönguhættir sem eru þjóðhagslega hagkvæmastir ná ekki að þróast. Mikilvægt er að gegnsæi ríki í öllum niðurgreiðslum en sterk rök eru fyrir því að flutningskostnaður sé niðurgreiddur vegna byggðasjónarmiða.

Öryggismál.

Í fylgiskjali með frumvarpinu er svar frá innanríkisráðherra þar sem farið er yfir slys vegna vöruflutningabifreiða. Þar kemur fram að tíðni banaslysa er mun hærra þegar slíkir bílar koma við sögu en ekki og bæði samfélagslegur kostnaður sem og beinn kostnaður er meiri. Þá má benda á að rök eru fyrir því að ýmis hættuleg og eldfim efni sé öruggara að flytja á sjó en á landi.

¹ http://www.innanrikisraduneyti.is/media/utgafa2010/Hagkvaemni_strandflutninga_04062010-.pdf

Fylgiskjal.**Svar innanríkisráðherra við fyrirspurn Margrétar Tryggvadóttur um umferðarslys og vöruflutninga á þjóðvegum.**

(Þskj. 886, 416. mál 139. löggjafarþings.)

1. Hve mörg umferðarslys hafa orðið sl. 10 ár á þjóðvegum landsins, sundurliðað eftir slysaflokkum:
 - a. banaslys,
 - b. slys sem hafa haft í för með sér alvarleg meiðsl á fólki,
 - c. slys þar sem lítil meiðsl hafa orðið eða eingöngu eignatjón, og
 - d. slys sem falla utan framangreindra skilgreininga?
2. Í hve mörgum þeirra umferðarslysa sem tilgreind eru í 1. tölul. hafa vöruflutninga-bifreiðar komið við sögu?

Í eftirfarandi töflum er miðað við heil tíu ár frá og með desember 2000 til og með nóvember 2010 þar sem desember 2010 hefur ekki verið skráður enn.

Spurt er um þjóðvegi landsins en ekki er ljóst hvort átt er við öll slys, slys í dreifbýli eða öll slys á vegum sem Vegagerðin ber ábyrgð á. Hér eru því sett fram þrens konar svör miðað við framangreint.

Öll slys á landinu.

	Fjöldi slysa	Slys þar sem vörubílar komu við sögu
Banaslys	175	28
Alvarleg meiðsl á fólki	1.372	90
Lítill meiðsl eða eingöngu eignatjón	7.550	433
Annað	65.795	5.419
Beinn árlegur kostnaður		37,3 milljarðar kr.

Öll slys á vegum Vegagerðarinnar; vegir í dreifbýli og stofnvegir í kaupstöðum.

	Fjöldi slysa	Slys þar sem vörubílar komu við sögu
Banaslys	156	27
Alvarleg meiðsl á fólki	883	68
Lítill meiðsl eða eingöngu eignatjón	4.707	305
Annað	25.810	2.793
Beinn árlegur kostnaður		29 milljarðar kr.

Slys í dreifbýli eingöngu.

	Fjöldi slysa	Slys þar sem vörubílar komu við sögu
Banaslys	128	23
Alvarleg meiðsl á fólki	615	51
Lítill meiðsl eða eingöngu eignatjón	2.465	192
Annað	10.228	1.545
Beinn árlegur kostnaður		21,9 milljarðar kr.

3. Hver er áætlaður árlegur beinn og óbeinn kostnaður íslensks samfélags vegna umferðarslysa á þjóðvegum þar sem vöruflytningabifreiðar koma við sögu?

	Slysatölur			Kostnaðartölur		
	Slys alls	Slys þar sem vörubifreiðar koma við sögu	Hlutfall	Kostnaður á atvik 2005 (þús. kr.)	Kostnaður á atvik 2010 (þús. kr.)	Kostnaður vegna vörubílaslysa (millj. kr.)
1. des. 2000 – 30. nóv. 2010						
Öll slys						
Banaslys	175	28	16,0%	389.148	546.293	15.296
Alvarleg slys	1.372	90	6,6%	60.392	84.779	7.630
Slys með litlum meiðslum	7.550	433	5,7%	9.607	13.486	5.840
Óhöpp án meiðsla	65.795	5.419	8,2%	1.123	1.576	8.543
Samtals	74.892	5.970	8,0%			37.309
Slys á vegum Vegagerðar						
Banaslys	156	27	17,3%	89.148	546.293	14.750
Alvarleg slys	883	68	7,7%	60.392	84.779	5.765
Slys með litlum meiðslum	4.707	305	6,5%	9.607	13.486	4.113
Óhöpp án meiðsla	25.810	2.793	10,8%	1.123	1.576	4.403
Samtals	31.556	3.193	10,1%			29.031
Slys í dreifbýli						
Banaslys	128	23	18,0%	389.148	546.293	12.565
Alvarleg slys	615	51	8,3%	60.392	84.779	4.324
Slys með litlum meiðslum	2.465	192	7,8%	9.607	13.486	2.589
Óhöpp án meiðsla	10.228	1.545	15,1%	1.123	1.576	2.436
Samtals	13.436	1.811	13,5%			21.914

Kostnaðartölur eru byggðar á skýrslu Línuhönnunar um kostnað vegna umferðarslysa frá 2006 en fjárhæðir eru uppfærðar miðað við verðlag 2010. Sú skýrsla var byggð á framreikningum úr skýrslu sem Hagfræðistofnun Háskóla Íslands gerði árið 1996. Í skýrslunni er tekið tilliti til vanskraningar, þ.e. skraningarhlutfall slysa er áætlað.

Kostnaði vegna umferðarslysa má skipta í samfélagsleg slysaútgjöld og persónulegt slysatjón. Samfélagsleg slysaútgjöld eru útgjöld sem falla beint á samfélagið, t.d. í formi löggæslu og lækniþjónustu en persónulegt slysatjón er tjón sem slyspólar og aðstandendur verða fyrir og er það að talsverðu leyti huglægt.

- *Samfélagsleg slysaútgjöld:* Sá kostnaður sem samfélagið greiðir vegna umferðarslysa í formi bóta, þjónustu o.s.frv.
- *Persónulegt slysatjón:* Sú upphæð sem greiða þyrfti einstaklingi þannig að hann væri jafn vel settur fyrir umferðaróhapp og eftir það.

Skýrsla Hagfræðistofnunar HÍ „Kostnaður vegna umferðarslysa á Íslandi“ kom út árið 1996. Þar var metinn kostnaður vegna umferðarslysa á verðlagi ársins 1995 og var skýrslan unnin að beiðni Vegagerðarinnar, umferðarráðs, landlæknisembættisins og slysavarnaráðs. Í skýrslunni voru færð rök fyrir því að kostnaður vegna umferðarslysa á Íslandi væri mun meiri en eldri kannanir höfðu leitt í ljós og að kostnaðurinn næmi um 11–15 milljörðum íslenskra króna árlega á verðlagi ársins 1995. Á verðlagi ársins 2005 samsvarar þetta 21–29 milljörðum íslenskra króna árlega ef núvirt er með hliðsjón af meðalvísitölu launa 1995 og 2005.

Þessi skýrsla er eina viðmiðið sem notað er nú til útreikninga á kostnaði vegna umferðarslysa. Útreikningarnir eru að sjálfsögðu takmarkaðir að því leyti að forsendurnar eru allar frá 1995.

4. Hver er hluti þess áætlaða árlega kostnaðar ríkissjóðs við viðhald og viðgerðir á þjóðvegum sem rekja má til umferðar vöruflutningabifreiða?

Ekki eru tiltækar ítarlegar upplýsingar um niðurbrot vega eftir mismunandi umferðarflokkum. Þungaumferð er talin vera um 8% af heildarumferð. Þungaumferðin er samsett af um 6% vöruflutningaumferð og 2% annarri þungaumferð.

Fjárveiting til viðhalds vega árið 2011 er 4.679 millj. kr. Gróflega má áætla að rekja megi rúmlega helming af þessum kostnaði til vöruflutningabifreiða.

Ef horft er til allrar þungaumferðar má áætla að rekja megi um tvo þriðju af þessum kostnaði til hennar.