

Nd.

815. Frumvarp til laga

[354. mál]

um breytingu á lögum nr. 62/1979, um landflutningasjóð.

Frá samgöngunefnd.

1. gr.

4. gr. laganna orðist svo:

Tekjur landflutningasjóðs eru þessar:

1. Framlög úr ríkissjóði, eftir því sem ákveðið er í fjárlögum hverju sinni.

2. Tekjur af starfsemi sjóðsins að frádregnum kostnaði við rekstur hans.

Landflutningasjóði er heimilt, að fengnu samþykki ríkisstjórnarinnar, að taka lán til starfsemi sinnar.

2. gr.

2. mgr. 5. gr. orðist svo:

Rétt til lána úr sjóðnum eiga þeir einir sem eru fullgildir félagar í Landvara, landsfélagi vörubifreiðaeigenda á flutningaleiðum.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi. Jafnframt falla úr gildi lög nr. 14 14. apríl 1980.

Greinargerð.

Lög um landflutningasjóð voru samþykkt á Alþingi 23. maí 1979 og gefin út sem lög nr. 62/1979. Vegna mistaka við lagasmíðina féll brott hver stofn landflutningasjóðs væri, en það var lagfært með lögum nr. 14/1980. Landvari, landsfélag vörubifreiðaeigenda á flutningaleiðum, hafði barist fyrir því um langt árabíl að koma á fót stofnlánasjóði er veitti lán til kaupa á vöruflytningabifreiðum og voru löginn fyrst og fremst sett að frumkvæði og fyrir atbeina Landvara.

Aður en til frumvarps og löggjafar kom urðu miklar umræður um það innan Landvara, hvort leggja ætti gjald eða skatt á féлага er rynni til hins fyrirhugaða sjóðs. Aðallega snerist umræðan um það, hvort fyrirhugað gjald ætti að vera bundin inneign sjóðsfélaga eða óafturkræft gjald, þ. e. eins konar skattur. Niðurstaðan varð sú, að þeir ráðamenn og þingmenn, sem höfðu mest hönd í bagga varðandi flutning frumvarpsins, ráðlögðu eindregið að gjaldið yrði óafturkræft því að fyrirhugaður landflutningasjóður yrði sjálfstæð stofnun í eigu ríkisins og sanngjarnt væri að ríkið legði á hverju ári til sjóðsins jafnhátt framlag og sjóðsfélagar greiddu til hans. Þar var því ákveðið, sem greinir í 4. gr. laga um landflutningasjóð, að tekjur landflutningasjóðs væru í fyrsta lagi 1% gjald er miðaðist við aðstöðugjaldsstofn, í öðru lagi framlög úr ríkissjóði eftir því sem ákveðið væri í fjárlögum hverju sinni og í þriðja lagi tekjur af starfsemi sjóðsins að frádregnum kostnaði við rekstur hans.

1% gjaldið var lagt á féлага í Landvara í fyrsta skipti árið 1980 og hefur samviskusamlega verið lagt á af skattstjórum og innheimt síðan. En þrátt fyrir mikinn eftirrekstur af hálfu stjórnar Landvara og landflutningasjóðs hefur það ekki enn þá fengist fram að á fjárlögum væri lagt fé til sjóðsins.

Gjald til landflutningasjóðs, sem lagt hefur verið á féлага í Landvara, hefur verið eftirfarandi:

Álagt 1980	237 051 kr.
Álagt 1981	389 784 kr.
Álagt 1982	519 256 kr.
Álagt 1983	957 737 kr.

Lán úr landflutningasjóði hafa verið bundin við japönsk yen með 10—11% ársvöxtum. Þessi lán eru með þeim dýrustu sem hafa þekkt á undanförunum árum og þegar þar við bætist áðurgreint 1% gjald eða skattur, sem auðvitað er ekkert nema lántökukostnaður, þá hlýtur það að vera sanngirniskrafa að gjaldtökunni verði hætt þar sem ríkissjóður hefur komið sér hjá því að auka eigið fé sjóðsins með því lögbundna framlagi sem ráð var fyrir gert. Því er lagt til með frumvarpi þessu að 1. tl. 4. gr. núverandi laga verði felldur brott, þ. e. 1% gjald af aðstöðugjaldsstofni verði aflagt.

Á stjórnarfundum í landflutningasjóði 5. október 1983 var samþykkt að fá því framgengt að áðurgreindri einhliða skattlagningu á sjóðsfélaga yrði hætt og lögum um landflutningasjóð yrði breytt í samræmi við ofangreindar tillögur. Jafnframt var ákveðið að rétt og sanngjarnt væri að endurgreiða þau framlög sem félagar í Landvara hefðu þegar innt af hendi til sjóðsins. Þar sem framlög eru nú bundin í útlánum og óvíst er hvenær og á hvern hátt sjóðurinn getur endurgreitt framlögin, þá er ekki að sinni gerð tillaga um það í frv. á hvern hátt lögum skuli breytt vegna þessa.

Nái þetta frv. fram að ganga verða lög um sjóðinn mjög hliðstæð lögum um ferðamálasjóð, sbr. V. kafla laga nr. 60/1976, um skipulag ferðamála. Skv. 25. gr. þeirra laga eru tekjur ferðamálasjóðs í fyrsta lagi árlegt framlag úr ríkissjóði og í öðru lagi tekjur af starfsemi sjóðsins, en hlutverk ferðamálasjóðs er að stuðla að þróun íslenskra ferðamála með lánveitingum. Á sama hátt er hlutverk landflutningasjóðs að stuðla að bættri flutningsþjónustu um hinar dreifðu byggðir landsins. Landflutningasjóður hefur á undanförunum árum eflt þessa starfsemi með því að lána til kaupa á nýjum vöruflutningabifreiðum allt að 1/3 endanlegs kaupverðs. Algengustú vöruflutningabifreiðar, sem notaðar eru til vöruflutninga um landið, kosta nú tilbúnar til notkunar tæpar 3 milljónir króna. Af þessum tæpum 3 milljónum króna renna strax inn í ríkissjóð rúm 40% eða á 2. milljón króna. Lánastarfsemi landflutningasjóðs er því að vissu marki hagstæð fyrir ríkissjóð og nefna má að margnefnd innheimta á 1% gjaldinu kostar skattstjóra og innheimtustjóra mikla vinnu sem sparast verði frumvarp þetta að lögum.