

Nd.

527. Nefndarálit

[179. mál]

um frv. til l. um breyt. á vegalögum nr. 71 30. des. 1963.

Frá minni hl. samgöngumálanefndar.

Samgmn. ræddi frv. á tveimur fundum. Kvaddir voru til viðræðna við nefndina samgöngumálaráðherra, vegamálastjóri og tollstjórinn í Reykjavík. Samstaða um frv. náðist ekki í nefndinni. Meiri hl. hennar, stuðningsmenn ríkisstjórnarinnar, vill samþykkja frv., en minni hl. nefndarinnar vill ekki samþykkja þær skattaálögur, sem í frv. felast. Leggur hann því til, að frv. verði gerbreytt, og flytur við það breytingartillögur á sérstöku þingskjali.

Á Alþingi 1963 tókust samningar milli ríkisstjórnarinnar og stjórnarandstöðuflokkanna um ný vegalög. Í hinum nýju lögum voru m. a. þau ákvæði, að veita skyldi árlega úr ríkissjóði sérstakt framlag á fjárlögum til vegamála. Í samræmi við þetta ákvæði laganna var framlag ríkissjóðs til vegamála á fjárlögum fyrir árið 1964 47.1 millj. kr. Við umræður á Alþingi þá lýsti samgöngumálaráðherra því yfir, að ekki kæmi til mála, að framlag þetta yrði lækkað á næstu árum, heldur mundi það fara hækkandi. Á fjárlögum fyrir árið 1965 er svo þetta framlag ríkissjóðs óbreytt. En svo gerist það, að í fjárlögum ársins 1966 er ríkisframlagið fellt niður og hefur ekki sézt í fjárlögum síðan, þrátt fyrir samkomulag flokkanna 1963 og yfirlýsingar ráðherra á Alþingi og þrátt fyrir skýlaus fyrirmæli vegalaga. Með þessu var að engu gert ákvæði vegáætlunar, sem Alþingi hafði samþykkt til 4 ára, 1965—1968, um 47 millj. kr. ríkisframlag til vegamála hvert ár.

Í kjölfar þessara vanefnda samþykktu stjórnarflokkarnir á Alþingi í árslok 1965 nýja hækkun umferðarskattanna. Með stjórnarfrv. því, sem nú er lagt fram, er svo ráðgerð þriðja hækkunin á þessum sömu sköttum á rúnum 4 árum. Þó er í fullu gildi enn 89. gr. vegalaganna, sem fyrirskipar framlag á fjárlögum úr ríkissjóði til vegamála.

Hinar nýju skattaálögur ríkisstjórnarinnar samkv. þessu frv. eru áætlaðar 109 millj. kr. á yfirstandandi ári, en um 180—190 millj. kr. á næsta ári. Virðist ekkert á skorta, að verðbólguþefnan geti haldið sitt strik, því að að sjálfsgöðu koma þessar skattaálögur fram í hækkunum flutningsgjöldum og fargjöldum, er síðan hækka vöruverð og framfærslukostnað manna. Stjórnarformaður Vöruflutningamiðstöðvarinnar skýrir svo frá í blaðagrein í gær, að nýbúið sé að hækka flutningsgjöld með vörubifreiðum um 15% vegna gengislækkunar og nú þurfi að hækka þau aftur um 10% vegna þessara nýju skatta. Hann bendir jafnframt á, að nú séu flutt um 140 þús. tonn af vörum með bifreiðum út um land á sama tíma og Skipaútgerð ríkisins flytji aðeins 40 þús. tonn. Af þessum ummælum hans má ráða, að fólkið úti á landsbyggðinni fær að bera sinn hlut af hinum nýju skattaálögum.

Samkvæmt þessu frv. verða skattahækkunir á bifreiðum frá 1958 orðnar sem hér segir:

	1958	Skv. frv.	Hækkun
Benzínskattur pr. l. ....	1.13	4.67	313%
Gúmmígjald pr. kg ....	6.00	36.00	500%
Þungaskattur, annarra en benzinbifreiða:			
2000 kg eigin þyngd .....	2 700.00	14 500.00	437%
4000 kg eigin þyngd .....	5 400.00	24 500.00	354%
6000 kg eigin þyngd .....	8 100.00	34 500.00	326%
8000 kg eigin þyngd .....	10 800.00	44 500.00	312%

Verð á benzíni hefur verið 10. hvert ár að undanförunu sem hér segir:

Apríl 1938 .....	kr. 0.34
Febrúar 1948 .....	— 0.69
Júní 1958 .....	— 2.89
Samkvæmt frumvarpinu 1968 .....	— 9.34

Af þessum upplýsingum má sjá, að það verður ekki auðvelt fyrir ýmsa einstaklinga að eignast bifreið til einkanotkunar eftir þessar skattahækkningar. Er sýnilegt, að rekstrarkostnaður venjulegrar fólksbifreiðar hækkar um mörg þúsund krónur á ári, og er því vafasamt, að ýmsir þeirra, sem nú eiga þessi nauðsynlegu farartæki, geti átt þau áfram.

Með þeirri ráðstöfun að fella niður framlag ríkissjóðs til vegamála hafa verið hafðar af vegasjóði um 140—150 millj. kr. á undanförunum 3 árum. Samkv. skýrslu Félags ísl. bifreiðaeigenda frá s. l. hausti er talið, að tekjur ríkissjóðs í tollum af bifreiðum, benzíni, hjólbörðum og varahlutum til bifreiða, ásamt leyfisgjöldum, hafi numið á árinu 1966 um 590 millj. kr. Við þetta bætist svo söluskattur af öllu saman. Það er því ekki ólíklegt, að á árinu 1969, þegar áhrif gengislækkunarinnar hafa komið til viðbótar, verði þessar ríkistekjur orðnar um 800 millj. kr. En að dómi ríkisstjórnarinnar má ríkissjóður engan eyri af þessu missa til vegamála.

Minni hl. nefndarinnar leggur áherzlu á það, að mikil þörf er fyrir tekjuaukningu vegasjóðs til uppbyggingar þjóðveganna í landinu, sem verða að teljast í óviðunandi ástandi. En hann telur það jafnframt fjarstæðu að ætla að afla þeirra tekna eingöngu með umferðarsköttum, en hirða hins vegar í ríkissjóð öll innflutningsgjöld, leyfisgjöld og söluskatt af bifreiðum og varahlutum til þeirra. Minni hl. n. bendir jafnframt á, að nauðsynlegt er að gera heildaráætlun um uppbyggingu þjóðveganna og fjáröflun til þeirra fyrir ákveðið tímabil, í stað þess að lögbjóða skattaálögur, er mundu auka á verðbólgu, þrengja hag atvinnufyrirtækja og hækka neyzluvörur í verði. eru slíkar álögur óviðunandi í slíku árferði sem nú er.

Minni hl nefndarinnar leggur til, að leyfisgjöld af bifreiðum renni til vegasjóðs frá og með 1. jan. 1969, en að ríkisstjórninni verði veitt heimild til lántöku, allt að 109 millj. kr., til greiðslu á kostnaði vegasjóðs af vegaframkvæmdum 1967 og 1968.

Með nefndaráliti þessu er birt sem fylgiskjal bréf Landssambands vörubifreiðastjóra til Alþingis, dags. 3. þ. m., þar sem lýst er álit þess á stjórnarfrumvarpi þessu.

Alþingi, 5. apríl 1968.

Sigurvin Einarsson, Steingrímur Pálsson, Björn Pálsson.  
frsm.

### Fylgiskjal.

## LANDSSAMBAND VÖRUBIFREIÐASTJÓRA

Til Alþingis, Reykjavík.

Reykjavík, 3. apríl 1968.

Landssamband vörubifreiðastjóra leyfir sér með álitsgerð þessari að hafa uppi harðleg mótmæli gegn frumvarpi því, sem ríkisstjórnin hefur nú lagt fyrir Alþingi um breytingar á vegalögunum, nr. 71/1963, og beinir þeim eindregnu óskum til Alþingis, að frumvarpið verði ekki samþykkt óbreytt, heldur verði við þinglega meðferð þess tekið tillit til leiðbeininga þeirra og athugasemda, sem hér eru fram settar.

1. Því verður ekki á móti mælt, og það sízt af samtökum bifreiðastjóra, að brýna nauðsyn beri til, að nú þegar verði hafizt handa um framkvæmdir að bættri og varanlegri vegagerð í landinu. Heita má, að þjóðvegakerfi landsins sé í fullkomnu

ófremdarástandi, og hljóta menn að vera sammála um, að undirbúningur að byggingu varanlegs þjóðvegakerfis og framkvæmdir í þeim efnum megi ekki bíða öllu lengur. Hitt er jafnaugljóst, að bygging varanlegs þjóðvegakerfis er slík risaframkvæmd, að hún er með stærstu verklegum viðfangsefnum þjóðarinnar fyrr og síðar. Landið er stórt og varanleg vegagerð kostnaðarsöm, en þjóðin er fámenn og framkvæmdirnar verða því mjög dýrar miðað við hvern íbúa landsins. Þetta verður allt að hafa í huga, þegar unnið er að fjárhagslegri sem og verklegri hlið þessa risaátaks.

Alkunna er, að „umferðin“, þ. e. eigendur bifreiða, hefur verið skattlögð riflega á undanförunum árum. Tolla-, skatta- og aðflutningsgjaldtekjur af umferðinni hafa numið hundruðum milljóna króna árlega, en aðeins lítill hluti þess fjár farið til varanlegrar vegagerðar, heldur gengið að mestu til annarra þarfa í ríkisrekstrinum. Því hefur ávallt verið haldið fram af samtökum bifreiðastjóra og bifreiðaeigenda, og á það er hér lögð þung áherzla, að þá fyrst megi vænta árangurs af framkvæmdum í vegamálum, að allar þær tekjur, sem teknar eru af umferðinni, fari óskiptar til vegamála.

Þetta er meginsjónarmið okkar um fjárhagshlið þessa mikla verkefnis, sem að framan er getið, a. m. k. að því er lýtur að fjáröfluninni innanlands.

Í greinargerðinni með frumvarpinu segir, að undirbúningur hraðbrautaframkvæmda sé höfuðtilgangur þeirrar fjáröflunar, sem frumvarpið gerir ráð fyrir. Hins vegar stendur skýrum stöfum í frumvarpinu sjálfu (ákvæði til bráðabirgða), að meira en 80% af því fé, — 109 milljónum króna, — sem innheimtast eiga á árinu 1968, á að ganga til annarra hluta en undirbúnings hraðbrautaframkvæmda, svo sem til að greiða kostnaðarauka vegasjóðs af síðustu gengislökkun, kostnaðarauka vegna rangra áætlana og til að greiða halla á vegaviðhaldi vegna náttúruhamfara, en auðvitað eiga allir skattþegnar að standa sameiginlega undir þessum greiðslum, en ekki bifreiðaeigendur einir.

2. Jafnframt því, sem við lýsum yfir, að við færumst ekki undan að greiða okkar skerf til varanlegrar vegagerðar í landinu og til vegamála almennt, bæði sem almennir skattþegnar og sem eigendur ökutækja, mótmælum við því harðlega, að við sem atvinnustétt séum lagðir í einelti og látnir bera hlutfallslega meiri byrðar en aðrir af þessum nýju álögum, eins og frumvarpið gerir þó ráð fyrir.

Flestallar vörubifreiðar brenna nú olíu, en ekki benzíni, og er þessu öfugt farið með fólksbifreiðar. Með frumvarpi þessu er þungaskattur benzínbifreiða óbreyttur, en þungaskattur olíubifreiða hækkaður um 100% miðað við algengustu bifreiðastærðirnar. Með frumvarpinu er gert ráð fyrir, að eigandi 10 tónna bifreiðar borgi í þungaskatt af henni rúmlega 1000 krónur á viku, hvort sem vinnan er mikil eða lítil. Segja má, að eigandi benzínbifreiðar axli sínar byrðar með hækkuðu benzínverði samkvæmt frumvarpinu, og er það rétt, en þó hvergi til jafns við eigendur olíubifreiða. Þetta viljum við rökstyðja með eftirfarandi dæmi:

Ef miðað er við fólksbifreið, sem eyðir 6000 lítrum af benzíni á ári, nemur hækkunin vegna hækkaðs benzínverðs kr. 6840.00, en þungaskattshækkun á olíubifreið, sem er að eigin þunga 6000 kg, nemur kr. 18 040.00.

Enn fremur má benda á, að gúmmígjaldið kemur miklu verr niður á vörubifreiðunum, en frumvarpið gerir ráð fyrir 300% hækkun gúmmígjaldsins.

Það vekur furðu okkar, hvernig frumvarp þetta er byggt upp og hverjum er ætlað að bera þyngstar byrðarnar. Vörubifreiðarnar þjóna atvinnuvegunum og hinum dreifðu byggðum hvað aðdrætti snertir og eru því flutningatæki, sem bráðnauðsynlegt er fyrir þjóðina, að séu starfrækt. Þessi tæki eru hins vegar með frumvarpi þessu skattlögð svo, að algert einsdæmi er, og það þótt um víða veröld væri leitað. Á sama tíma falla lúxusbifreiðar og þarfliðlar fólksbifreiðar undir mun lægri kvaðir samkvæmt frumvarpinu.

Þá er gert ráð fyrir því í frumvarpinu, að þungaskatturinn nýi verði innheimtur allt árið 1968, þrátt fyrir að frumvarpið getur ekki orðið að lögum fyrr en liðið er

á fjórða mánuð af árinu. Hér er um mikið ranglæti að ræða. Eigendur oliubifreiða hafa að sjálfsgöðu miðað sitt akstursgjald frá síðast liðnum áramótum við þann þungaskatt, sem í gildi er, og er það mjög óvenjulegt, að gjöld samkvæmt lögum verki aftur fyrir sig, ef það er þá heimilt.

3. Samtök þau, sem standa að þessari greinargerð og athugasemdum, hafa lýst því yfir og gera enn, að þau telja eðlilegt, að tæki meðlima sinna séu skattlögð vegna varanlegrar vegagerðar í landinu, — þ. e. vegna hins bráðnauðsynlega verkefnis, sem fjallað var um hér að framan. En að sjálfsgöðu þarf skattlagningin að vera innan skynsamlegra marka og hún má ekki vera í því óhófi, að heil og nauðsynleg þjónustugrein í þjóðfélaginu sé þurrkuð út eða lömuð svo, að fullkomlega er óvíst um framhald hennar. Það er álit samtakanna, byggt á ýtarlegum rannsóknum, að skattlagning sú, sem þegar var fyrir hendi, áður en þetta frumvarp kom fram, samfara hinum gífurlegu hækkunum, sem gengislækkunin hafði í för með sér á rekstursútgjöldum bifreiða, hafi verið í algeru hámarki.

Við leyfum okkur að vona, að hið háa Alþingi taki athugasemdum okkar af skilningi og velvild og breyti framkomnu frumvarpi til samræmis við þau sjónarmið, sem hér eru sett fram.

Virðingarfyllst.

F. h. LANDSSAMBANDS VÖRUBIFREIÐASTJÓRA

Einar Ögmundsson.

P. Guðfinnsson.