

10. Frumvarp

til laga um bifreiðaskatt o. fl.

(Lagt fyrir Alþingi 1931).

1. gr.

Til viðhalds og umbóta akvegum skal greiða sérstakt innflutningsgjald og skatt af bifreiðum, sem hér segir:

- a. Af benzini 6 auro innflutningsgjald af hverju kg.
- b. Af hjólabörðum og gúmmislöngum á bifreiðar 1 — eina — krónu í innflutningsgjald af hverju kg.
- c. Af bifreiðum, sem aðallega eru gerðar til fólksflutninga 6 — sex — krónur í þungaskatt árlega af hverjum fullum 100 kg. af þunga þeirra.

Verði ágreiningur um gerð bifreiðar sker fjármálaráðherra úr.

- d. Af tvíhjóra bifreiðum 20 — tuttugu — krónur árlega af hverri bifreið.

2. gr.

Undanþegnar skatti samkvæmt 1. gr. c. og d. lið eru bifreiðar erlendra sendisveita og erlendra ræðismanna, ef þeir eru eigi íslenskir ríkisborgarar.

Ennfremur eru undanþegnir þessum skatti vagnar, sem renna á spori eða eru notaðir eingöngu af slökkviliði eða til sjúkraflutninga.

3. gr.

Fjármálaráðherra setur með reglugerð nánari ákvæði um skilgreiningu á benzini, um hvernig skuli reikna gjaldið af benzini ef miðað er við rúmmál í stað þunga, svo og önnur atriði, er þurfa þykir vegna innheimtu gjaldsins.

Heimilt er að setja í slíka reglugjörð ákvæði um gjaldfrest á innflutningsgjaldi af benzini, er miðast við sölu af birgðum innflytjanda.

Sama innflutningsgjald, sem segir í 1. gr. b-lið, skal greiða af hjólbörðum og gúmmíslöngum, sem fylgja bifreiðum, er fluttar eru til landsnis.

4. gr.

Eindagi gjalds þess, er ræðir um í 1. gr. c- og d-lið er 1. júlí ár hvert, í fyrsta skifti 1932, og innheimtist þar, sem bifreið eða bifhjól er skrásett. Gjaldskylda telst frá afhendingu bifreiðarmerkis, ef um ný skrásetta bifreið er að ræða, en ella frá 1. júlí 1931, og reiknast skatturinn hlutfallslega fyrir hluta úr ári, hvort sem svo stendur á, að merki hefir verið af hent á gjaldárinu eða gjaldskyld bifreið hefir ónýtt. Skatturinn telst aðeins fyrir heila mánuði, þannig, að 15 dagar eða meira telst heill mánuður, en minna broti er sleppt.

Skattinn skal sá greiða, sem er eigandi á gjalddaga eða síðast var eigandi, ef bifreið er ónýtt.

Skatturinn hefir lögtaksrétt, enda er bifreiðin að veði fyrir honum, og gengur það veð fyrir öðrum veðum.

Heimilt er að setja í reglugerð ákvæði um lækkun skattsins, ef eigandi bifreiðar afhendir lögreglustjóra í umdæmi því, þar sem bifreiðin er skrásett, einkennismerki bifreiðarinnar til geymslu um tíma, en sleppa skal broti úr mánuði við frádrátt skattsins.

5. gr.

Sama gjald af benzini er segir í 1. gr. a., skal greiða af öllum benzinbirgðum innflytjenda, sem til eru í landinu þá er lög þessi ganga í gildi, sömuleiðis af birgðum einstakra manna eða félaga, þó skulu gjaldfrjáls 300 kg. hjá hverjum eiganda.

Gjaldið skal greiða hvort heldur benzinið er í vörzlum eiganda sjálfs eða ekki.

Sérhver sá, er á eða hefir umráð yfir 300 kg. af benzini eða meiru þann dag, er lög þessi ganga í gildi skal skyldur að tilkynna það innheimtumanni innan 10 daga. Skal hann skyldur að aðstoða við að kanna birgðir hans og mæla, ef til kemur.

Innheimtumaður getur krafizt upplýsinga hjá benzininnflytjendum og benzinsölum um sölu samkvæmt verzlunarbókum til viðskiptamanna áður en lög þessi ganga í gildi.

6. gr.

Innheimtu gjaldsins annast lögreglustjórar, en í Reykjavík tollstjóri, og fer um reikningsskil eftir því, sem ráðuneytið skipar fyrir.

7. gr.

Fjármálaráðherra getur með reglugerð sett ákvæði um endurgjald á innflutningsgjaldi af benzini, er sönnur eru færðar á, að það hafi ekki verið notað eða verði ekki notað til bifreiða. Má í reglugerðinni setja ákvæði, er takmarki endurgreiðslu við ársnotkun, er nemi að minnsta kosti 500 kg. hjá hverjum notanda, svo og aðrar takmarkanir, er nauðsynlegar þykja til að tryggja, að heimildin til endurgreiðslu gjaldsins nái réttum tilgangi.

8. gr.

Tekjum samkvæmt lögum þessum skal varið sem hér segir, í fyrsta sinn árið 1932:

- a. 70% af hvers árs tekjum skal varið til viðhalds og umbóta akfærum þjóðvegum auk fjár þess, sem veitt er í fjárlögum af öðrum tekjum rikissjóðs. Um skipting fjárens til einstakra vega og vegakafla fer eftir sömu reglum og um annað fé til viðhalds þjóðvegum.
- b. 10% af hvers árs tekjum má verja til akfærra sýsluvega, samkvæmt reglugerð, er atvinnumálaráðherra setur. Skiptir atvinnumálaráðuneytið þessum hluta milli einstakra sýslna eftir tillögum vegamálastjóra. Skal þess gætt, að lagt verði fé eingöngu til þeirra sýsluvega, þar sem er tiltölulega mikil umferð bifreiða og örðug aðstaða til fullnægjandi viðhalds, enda sé skilyrði fyrir framlagi í hvert sinn, að jafnt komi á móti úr sýslusjóði eða sýsluvegasjóði.

Verði þessi hluti skattsins ekki notaður upp eitt ár, má verja eftirstöðvunum til viðhalds þjóðvegum til viðbótar a-lið.

- c. 20% af hvers árs tekjum skal verja til þess að greiða aukakostnað, er af því stafar, að malbika þjóðvegakafla, þar sem mest er umferð bifreiða og til að halda þeim köflum við.

Verði einhver hluti skattsins ekki notaður upp eitt ár, skal leggja eftirstöðvarnar í sérstakan sjóð, er nefnist „Sjóður til malbikunar akvegum“, og má ekki verja fé úr sjóðnum til annara vegabóta.

Sjóður þessi skal vera í vörzlum atvinnumálaráðherra, en vegamálastjóri skal árlega gera reikning sjóðsins.

Við skipting tekna samkvæmt framangreindu, skal jafnan farið eftir tekjum undanfarins árs; í fyrsta sinn eftir tekjum ársins 1931.

9. gr.

Brot gegn lögum þessum og gegn reglugerðum þeim, er samkvæmt þeim verða settar, varða sektum frá 10—500 kr. nema þyngri refsing liggji við eftir öðrum lögum.

Mál út af broti gegn lögum þessum og reglugerðum, sem settar eru samkvæmt þeim, sæta sömu meðferð og almenn lögreglumál.

10. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi numin lög nr. 56, 27. júní 1921 um bifreiðaskatt.

11. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 1931.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið af millipinganeftdinni í skatta- og tollamálum, samkvæmt ósk fjármálaráðherra, og fylgdi því frá meiri hluta nefndarinnar svohljóðandi

Greinargerð.

Meiri hluti nefndarinnar hefir fallizt á þá stefnu, sem kom fram í frumvarpi til laga um benzinskatt, er lá fyrir síðasta Alþingi og vísar almennt til greinargerðar, er fylgdi því frumvarpi.

Telur meiri hluti fyllstu nauðsyn, enda fyllilega réttlátt, að afla tekna til viðhalds og umbóta akvegum með sérstökum skatti, er komi niður á bifreiðum og þá vitanlega að lokum á landflutningum yfirleitt. Það verður að teljast eðlilegt og sanngjarnt að þeir, sem mest not hafa veganna, leggi allverulegan skerf til viðhalds þeirra, og því hærri sem afnotin eru meiri.

Nefndin hefir rætt mál þetta við vegamálastjóra og fallizt á ástæður hans fyrir því, að sívaxandi kröfur um aukið viðhald muni valda eðlilegri hækkun á viðhalds- og umbótakostnaði akveganna jafnframt því, er þeir lengjast árlega og vitanlega bætist einnig þannig við kostnaðinn. Meðfylgjandi línurit, er vegamálastjóri hefir gert, sýnir glögg tve viðhaldskostnaðurinn hefir vaxið undanfarin ár. Býst vegamálastjóri við að áætla verði ekki minna en 500 þús. til viðhalds og umbóta þjóðvegum á næsta ári. Telur því meiri hl. nefndarinnar hæfilegt að miða við að skattur þessi nemi þegar á fyrsta ári ekki minna en 300 þús. kr., því frekar sem ætlast er til, að nokkur hluti skattsins fari til sýslu-veganna.

Meiri hl. nefndarinnar telur réttara að dreifa skattinum, heldur en að hafa hann á benzini eingöngu, er þó gert ráð fyrir, að meginhluti skattsins fáiast af benzini, en að nokkru leyti af gúmmi því, er bifreiðar nota, og að nokkru sé hann sérstakur þungaskattur af fólksflutningabifreiðum. Er þannig vöruflytningum ívilnað að nokkru í skatti.

Samkvæmt innflutningsskýrslum hagstofunnar 1929 yfir innflutt benzin og gúmmi og skýrslum vegamálastjóra um skrásettar bifreiðar 1. júlí 1930 — sbr. meðf. línurit — áætlast tekjur samkvæmt frumvarpinu þessar:

Benzín 310000 kg. á 6 aura ¹⁾	kr. 186000.00
Hjólbarðar og slöngur 75000 kg. á 100 aura	— 75000.00
Fólksflutningabifreiðar 548, 6 kr. pr. 100 kg., meðalskattur á bifreið 70 kr.	— 38000.00
Tvihjólábifreiðar 105 á 15 krónur	— 1600.00
	<hr/>
	Kr. 300600.00

1) 6 aurar á kg. svarar til 4.2 aura á liter.

Til samanburðar skal þess getið, að tilsvareandi bifreiðaskattur er í nálægum löndum sem hér segir, og er alstaðar miðaður við gullkrónur:

Í Danmörku:

- a. Benzínskattur 7 aurar á liter eða um 10 aura á kg.
- b. Þungaskattur á fólksbifreiðar frá 10—20 kr. á hver 100 kg. af þunga bifreiðar, meðalskattur 12 kr. á 100 kg. af bifreiðum af svipaðri stærð og eru algengastar hér á landi.
- c. Vöruflutningabifreiðar, þungaskattur frá 13—20 kr. á hver 100 kg. af þunga bifreiðar, meðalskattur 13 kr. á 100 kg. 1—1½ tonna bifreiðum, sem hér eru algengastar.
- d. Tvihjólábifreiðar, 6 kr fyrir hver 50 kg. eiginþunga, svarar til 12 kr. meðalskatts á hverja.

Í Svíþjóð:

- a. Benzínskattur 5 aurar á liter eða 7 aurar á kg.
- b. Gúmmískattur 50 aurar á kg.
- c. Þungaskattur af öllum bifreiðum, 8 kr. af hverjum 100 kg. af þunga bifreiðar.
- c. Tvihjólábifreiðar, 15 kr. af hverri, en 25 kr. ef hliðarvagn er með.

Í Noregi:

- a. Benzínskattur 3 aurar á liter eða 4.5 aurar á kg. (frá 1. jan. 1931).
- b. Gúmmískattur, bifreiðaborðar kr. 1.50 á kg.
- c. Þungaskattur 6 kr. á hver 100 kg. bifreiðar.

Sérstakur benzínskattur mun og vera í þessum löndum, en upplýsingar liggja ekki fyrir um aðrar tegundir bifreiðaskatta, sem þar kunna að vera jafnframt benzínskattinum:

Belgía	9.5	aur. á l.
Frakkland	13.5	— —
Holland	3.5	— —
Ítalía	23.7	— —
Sviss	17.0	— —
Þýzkaland	6.3	— —
Austurríki	5.3	— —
U. S. A.	1.0-5	— —

(mismunandi í ýmsum ríkjum).

Tölur þessar eru samkvæmt skýrslum frá 1927 og má vera að einhverjar breytingar hafi orðið síðan.

Vitanlega er skattur sá, sem hér yrði lagður á bifreiðaflutninga, nokkuð tilfinnanlegur, en hækkar þó ekki rekstur þeirra verulega. Til þess að gera sér nokkra hugmynd um, hve þungur skatturinn er, má setja upp eftirfarandi áætlun:

Venjuleg 7 manna bifreið eyðir á hverja 100 km. aksturs:	
Benzín 22 lítr. á 33 aura	kr. 7.26
Gummi, hver gangur kostar um 550 kr. og dugir á 12000 km., kemur á hverja 100 km.	— 4.65
	<hr/>
	Kr. 11.91
..	
Skattur:	
22 litrar benzín á 4.2 aura	kr. 0.93
Gúmmi, gangurinn vigtar um 90 kg., verður skattur því 90 kr. á 15000 km. eða á 100 km.	— 0.75
Þungaskattur 90 kr. á ári. Ef gert er ráð fyrir 30000 km. akstri kemur á hverja 100 km.	— 0.30
	<hr/>
	Kr. 1.98
Núverandi skattur er um 250 kr. á ári fyrir slíka bifreið eða á hverja 100 km. miðað við 30000 km. akstur	kr. 0.80
	<hr/>
	Hækkun skatts kr. 1.18

miðað við hverja 100 km. aksturs.

Nú kostar slík bifreið t. d. til Þingvalla fram og aftur 50 kr., en það eru 100 km., og er því hækkunin samkvæmt þessari áætlun rúmlega 2%, en breytist auðvitað eftir því hvort bifreiðin ekur meira eða minna en 30 þús. km. vegarlengd, sem hér er lögð til grundvallar.

Hækkun skattsins fyrir flutningabifreiðar er nokkru minni, því á þeim er enginn þungaskattur.

Um einstakar greinir frumvarpsins þykir rétt að taka þetta fram:

Um 2. gr.

Er að mestu samhljóða 3. gr. nógildandi laga um bifreiðaskatt.

Um 3. gr.

Nauðsynlegt er að nákvæm skilgreining verði gerð á benzínvökva þeim, sem skatt ber að greiða af, svo og um hlutföll þunga og rúmmáls við mismunandi hitastig, og þykir rétt að það sé gert í reglugerð.

Með því að miklar birgðir af benzíni eru nú venjulega fluttar inn í einu, þá þykir rétt að heimila í reglugerð nokkurn frest á greiðslu innflutningsgjaldsins miðað við sölu af birgðum innflytjenda.

Um 4. gr.

Greinin er að miklu leyti samhljóða 4. gr. í nógildandi lögum.

Um 5. gr.

Sjálfsgagt er að taka einnig gjald þetta af benzínbirgðum, sem fyrir eru í landinu, er lögin öðlast gildi, en sleppa þó vitanlega smáslöttum. Erú ákvæði þessi svipuð og sett hafa verið í lög nágrannaþjóðanna.

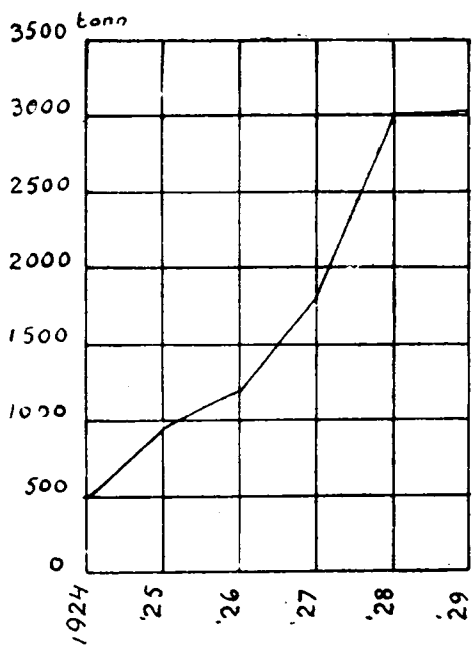
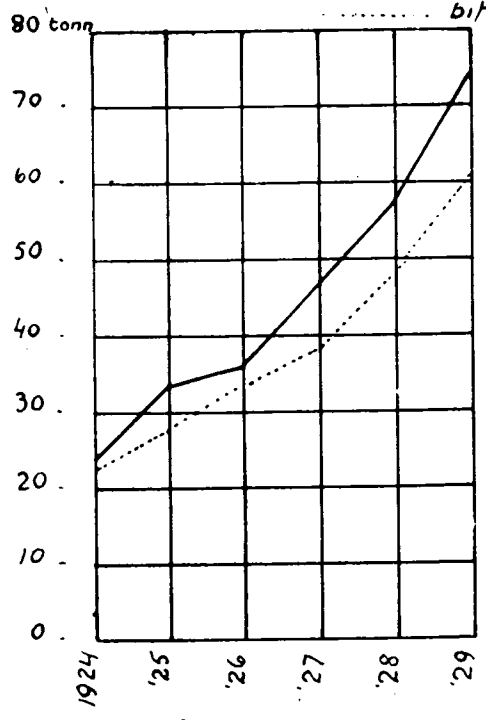
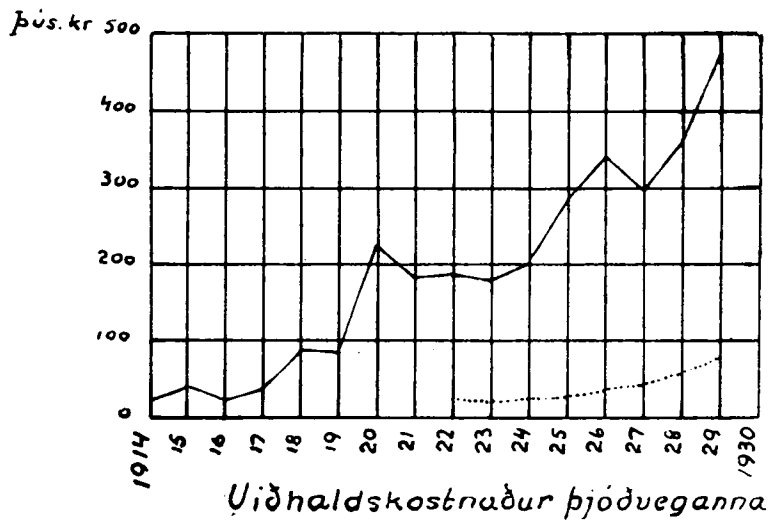
Um 7. gr.

Þar sem innflutningsgjaldinu verður varið til viðhalds vegum, þykir rétt að heimila endurgreiðslu, ef sannað er fyrir innheimtumanni, að benzínið hafi ekki verið notað til bifreiða. Hinsvegar verður þó að setja lágmarksákvæði fyrir rétti til endurgreiðslu, svo að innheimtumönnum verði ekki gerð fyrirhöfn út af smáupphæðum. Verður hér aðallega um að ræða benzín til smávélabáta og til dráttarvéla. Er eðlilegast að slíkt ákvæði sé sett í reglugerð.

Um 8. gr.

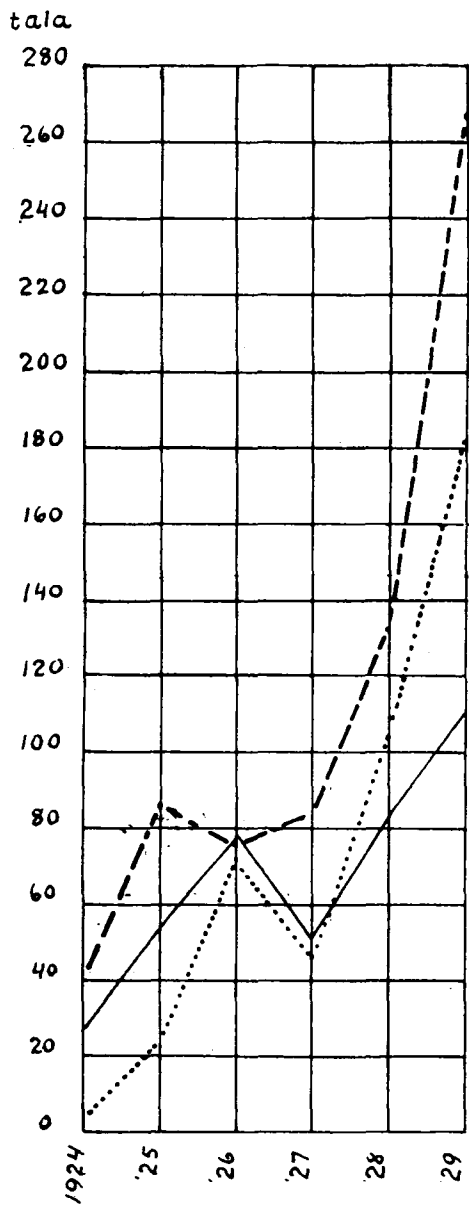
Talið er rétt að meginhluti skattsins fari til venjulegs viðhalds og umbóta þjóðvegum. Þá hefir og nefndin fallizt á hugmynd þá, sem fram kom á þskj. 549 á síðasta Alþingi um að nokkrum hluta skattsins megi verja til sýsluveganna, en nefndin vill leggja áherzlu á skilyrði þau, sem sett eru fyrir þeirri greiðslu.

Þá telur og nefndin, eftir bendingu frá vegamálastjóra, rétt að lögfesta, að nokkrum hluta skattsins verði varið til þess að gera váranlegt slitlag úr malbiki eða þ. h. efni á þjóðvegarkafla, þar sem almest er umferð bifreiða. Samkvæmt upplýsingum vegamálastjóra ætti að vera unnt að malbika að meðaltali allt að 2—3 km. vegar fyrir 20% af skattinum eins og hann er áætlaður, eftir því hve vönduð og kostnaðarsöm gerð slitlagsins er höfð. Kemur þetta ákvæði vitanlega fyrst að notum aðalvegum út frá Reykjavík, enda eðlilegt, þar sem þaðan kemur mestur hluti skattsins.



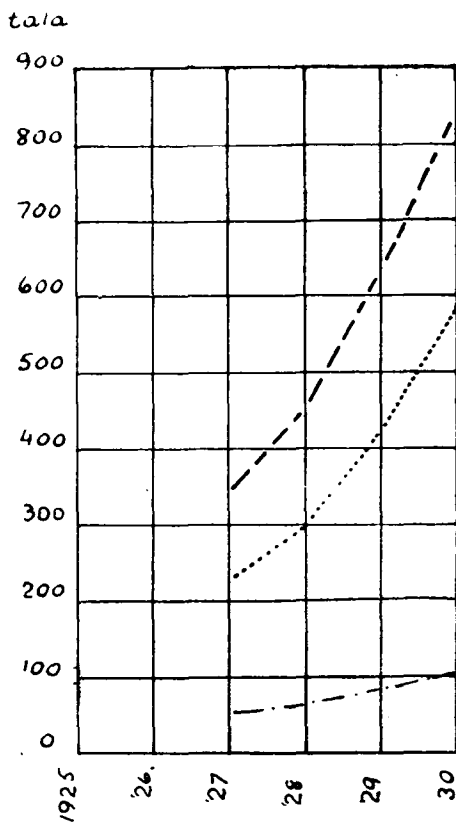
— slöngur og barðar
 barðar.

Innflutningur.



Bifreidainnflutningur

- vörubifreidar
- fólksbifreidar
- bifreidahlutar í tonnum



Bifreidar á skattskra

- vörubifreidar
- fólksbifreidar
- . - bifhjó