

Nd. **688. Nefndarálit** [207. mál]

um frv. til l. um breyt. á l. nr. 84 6. júlí 1932, um bifreiðaskatt o. fl.

Frá minni hl. fjárhagsnefndar.

Nefndin hefur ekki orðið sammála um frv. Ég legg til, að frv. verði fellt. Hjalagt birtist sem fylgiskjal álit bifreiðastjóra og bifreiðaeigenda á frv. Breytingartillögur flyt ég á sérstöku þingskjali.

Alþingi, 10. maí 1949.

Einar Olgeirsson.

Fylgiskjal.

Reykjavík, 9. maí 1949.

Til Alþingis, Reykjavík.

Undirrituð félög bifreiðaeigenda í landinu leyfa sér hér með að senda hinu háa Alþingi eftirfarandi mótmæli við framkomnu frumvarpi um breytingu á lögum nr. 84 6. júlí 1932, um bifreiðaskatt o. fl.

Þessi fyrirhugaða hækkun á innflutningsgjaldi af benzini mundi hækka rekstrarkostnað fólksflutningabifreiðar um kr. 1909.00 á ári, ef gert er ráð fyrir, að hver

benzínlítri hækki um 23 aura pr. lítra, þ. e. eyri bætt við vegna söluskatts og væntanlegrar þóknunar til benzínsala vegna innheimtu á þessum tollauka.

Ef hér væri aðeins um það að ræða að hækka rekstrarkostnað bifreiða um kr. 1909.00, eins og fyrrgreint frumvarp ber með sér, væri e. t. v. hægt að bæta bifreiðastjórum þessa hækkun með auknu ökugjaldi. En það er hins vegar staðreynd, að Alþingi hefur tvívegis á s. l. tveim árum stórukið tolla og skatta á bifreiðastjóra-stéttinni, svo sem hér skal sýnt fram á.

Með setningu hinna svokölluðu dýrtíðarlaga um s. l. áramót var rekstrarkostnaður leigubifreiða aukinn um kr. 4833.89, sem fólst í hækkun á varahlutum, gúmmii, ýmissi efnisvöru, hækkun á bifreiðaverði, söluskatti af viðgerðarkostnaði og hækkun á benzíni.

Á árinu 1947 var rekstrarkostnaður leigubifreiða hækkaður að beinni tilhlutun Alþingis með hækkun á benzínskatti, gúmmiskatti og þungaskatti, tryggingagjöldum og verðtollshækkun. Nam þessi hækkun um það bil kr. 3000.00 á hverja bifreið á ári.

Aukinn rekstrarkostnaður fólksbifreiða vegna laga, er sett hafa verið af Alþingi s. l. tvö ár, nemur því:

Vegna lagasetningar á árinu 1947	kr. 3000.00
Vegna lagasetningar í ársbyrjun 1949	— 4834.89
Vegna fyrirhugaðrar hækkunar nú	— 1909.00

Kr. 9743.89

Til þess að mæta þeim hækkunum, sem þegar hafa verið lagðar á leigubifreiðastjóra s. l. tvö ár, hafa þeir fengið hækkun á ökugjaldi einu sinni, þ. e. að byrjunargjald var hækkað um 50 aura á hverja ökuferð, og er þetta sú eina hækkun, sem orðið hefur á ökugjaldi fólksbifreiða síðan 19. apríl 1943, en þá var visitala framfærslukostnaðar 262. Samtímis þessu hefur ökugjaldið verið lögbvingað og benzín takmarkað.

Bifreiðastjórafélagið Hreyfill telur það hina mestu óhæfu, að þegar skattar eða tollar eru hækkaðir, þá skuli hækkanirnar alltaf vera látnar verka þannig, að þær komi þyngst niður á launþegunum, sem hafa takmarkaðar tekjur, svo og, að þegar slíkar hækkanir eru gerðar, skuli þær ávallt koma þyngst niður á atvinnubifreiðastjórum og á tekjur þeirra með fimm- til sexföldum þunga, miðað við aðrar stéttir. Þetta á þó alveg sérstaklega við um leigubifreiðastjóra á mannflutningabifreiðum, en þeim er nú gert að greiða hærra gjald af bifreiðainnflutningi en t. d. vörubifreiðastjórum og innflytjendum jeppabifreiða. — Bifreiðastjórafélagið Hreyfill telur þetta vera hámark þeirra aðgerða ríkisvaldsins, sem virðast miða að því að útrýma atvinnubifreiðastjórum sem stétt, og vítir Hreyfill harðlega þau sjónarmið ríkisvaldsins að mismuna þegnum eftir því, hvar í stétt þeir standa. Félagið telur, að við slíkt verði ekki öllu lengur unað, því að með slíku fyrirkomulagi er atvinna leigubifreiðastjóra algerlega dauðadæmd, vegna þess að ekki er nokkur leið til þess, að þeir geti haft kaup í þessari vinnu, sem nokkuð nálgast laun annarra stétta og þeim ber með hliðsjón af kaupum og kjarasamningum bifreiðastjóra, sem bein laun taka.

Þá má einnig benda á það, að verðlagseftirlitið hefur fram að þessu daufheyrzt við öllum óskum um lagfæringar á ökutaxta leigubifreiðastjóra. Þannig hefur kosti leigubifreiðastjóra verið þrengt í sífellu án nokkurs tillits til greiðslugetu þessarar atvinnustéttar.

Bifreiðastjórafélagið Hreyfill telur hins vegar, að það sé mjög hæpin leið, eins og nú standa sakir í þjóðfélaginu, að hækka bifreiðaleigu, sem virðist þó vera eina hugsanlega leiðin, eins og nú er málum komið, eða sæta þeim kosti að leggja atvinnugreinina í heild niður, og lætur félagið þjóðfélagið og þegnana dæma um, hvort það sé sæmandi nútíma þjóðfélagi.

Í trausti þess, að það sé ekki stefna ríkisvaldsins að útrýma þessari stétt manna úr Þjóðfélaginu, þá skorar Bifreiðastjórastjórn Hreyfill á Alþingi að endurskoða nú þegar afstöðu sína til lífsafkomu leigubifreiðastjóra og gera þegar í stað ráðstafanir til úrbóta með því að tryggja þessari stétt manna laun í hlutfalli við aukinn tilkostnað og aukna dýrtíð og leiðréttingu á þeim óskaplegu tolla- og skattaálögum, sem hvíla á þessari stétt og enn á að hækka.

Enda þótt frumvarp þetta geri ráð fyrir, að atvinnubifreiðastjórn skuli tryggðar með auknu ökgjaldi tekjur, sem beri uppi þessar auknu álögur, þá telur Bifreiðastjórastjórn Hreyfill það ekki rétta leið með tilliti til dýrtíðarinnar í landinu og að hætta muni vera á því, að atvinna þeirra minnki við það og tekjurnar rýrni að sama skapi.

Enn fremur skorar Bifreiðastjórastjórn Hreyfill á Alþingi að sjá svo um, að gerðar verði ráðstafanir til þess, a. m. k. til bráðabirgða, að leigubifreiðum til mannflutninga fjölgi ekki, vegna hins gífurlega atvinnuleysis, sem í stéttinni er um þessar mundir. Hins vegar er að taka til starfa nefnd skipuð af bæjarráði, Bifreiðastjórastjórn Hreyfli og væntanlega af ríkisstjórninni, sem á að gera tillögur um skipulag bifreiðaaksturs á leigubifreiðum til mannflutninga.

Í sambandi við frumvarp til laga um hækkun á benzínskattinum vill vörubílstjórastjórn Hreyfill „Þróttur“ taka fram eftirfarandi:

Vörubílstjórnar hafa litið svo á, að hinn aukni innflutningur á bifreiðum og öðrum vélknúnum vinnutækjum, er átt hefur sér stað á undanförunum árum, væri einn liður í nýsköpun atvinnuveganna í landinu, en hið háa Alþingi virðist líta öðrum augum á notkun þessara tækja. Á síðasta ári, og þó einkum það, sem af er þessu ári, hefur verið gripið til þess ráðs að skattleggja atvinnubílstjóra og bifreiðaeigendur yfirleitt umfram aðra þjóðfélagsþegna, og með því virðist hið opinbera hafa slegið því föstu, að notkun bifreiða við atvinnurekstur sé munaður, sem heimilt sé og raunar sjálfsagt að skattleggja alveg sérstaklega.

Þannig hafa eftirtaldir nauðpurftir til bifreiða verið hækkaðar með beinum tollum og sköttum á árinu 1948 og það, sem ef er þessu ári, sem hér segir: Benzín um 5,8%, gúmmi um 23%, varahlutir um 39%, og ef lögfest yrði að hækka benzínlítrann um 22 auru á lítra, mundi það hækka benzínverðið um ca. 31%. Samkvæmt þessu mundi rekstrarkostnaður vörubíla hækka um a. m. k. 20% á tæpu hálfu öðru ári vegna beinna áлага á nauðpurftir til bifreiða. Á þessu tímabili hefur leigugjald fyrir vörubifreiðar staðið í stað, svo að hinn aukni rekstrarkostnaður hefur raunverulega verið beinn skattur, sem atvinnubílstjórn hafa orðið að greiða til hins opinbera vegna atvinnu sinnar, og þó að leigugjaldið yrði nú hækkað í sambandi við fyrirhugaða hækkun á benzínverði, mundi sú ráðstöfun að engu leyti rétta hlut vörubílstjórastéttarinnar.

Atvinnuleysi er nú mjög mikið í stéttinni og hækkun á leigugjaldinu mundi síður en svo bæta úr því, auk þess mundi sú hækkun ófrávikjanlega auka almenna dýrtíð í landinu, sem að sjálfsögðu mundi bitna á vörubílstjórn engu síður en öðrum þegnum þjóðfélagsins.

Vörubílstjórnar mótmæla því eindregið framkomnu frumvarpi um hækkun á benzínskattinum og telja, að lífsafkoma atvinnubílstjóra hafi nú þegar verið rýrð það freklega með tollum og sköttum á nauðpurftir til bifreiða, að þar sé ekki á bætandi.

Vegna frumvarps þess um hækkun í benzínskatti, sem nú liggur fyrir Alþingi vill Félag sérleyfishafa taka fram eftirfarandi:

Þar sem sannanlegt er, að sérleyfishafar hafa tapað á sérleyfisrekstri sínum undanfarið frá 6% til 60%, að frátöldum einum sérleyfishafa, sem sýndi hagnað, sem nam ca. 5%, vill félagið benda á, að þessi útkoma er bein afleiðing þeirra ráðstafana, sem hið opinbera hefur gert á umliðnum tveim árum með skatta- og tolla-

hækkunum á öllum nauðþurftum til bifreiða, og tregðu ríkisstjórnarinnar gegn því, að fargjöld hækki, þrátt fyrir óhrekjandi útreikninga, sem sýna það, að okkur er nauðsyn á að fá fargjöldin hækkuð. S. l. ár hefði þurft að hækka fargjöldin um 37%, en ríkisstjórnin leyfði ekki nema 25% hækkun, sem ekki kom til framkvæmda fyrr en í júlí s. l.

Um síðustu áramót lagði Alþingi enn nýja skatta og tolla á allar bifreiðar. Þessar ráðstafanir komu mjög þungt niður á sérleyfishafa vegna minnkandi flutninga á öllum sérleyfisleiðum.

Þótt fargjaldahækkun yrði leyfð, sem svarar skatta- og tollahækkunum þessa árs, er það augljóst mál, að sú ráðstöfun mundi enn draga stórlega úr fólksflutningum með sérleyfisbifreiðum vegna minnkandi kaupgetu almennings, auk þess sem alls konar smærri bifreiðum hefur fjölgað svo þúsundum skiptir á síðari árum og þeim leyfist að aka óhindrað. Ef fargjöld yrðu hækkuð frá því, sem nú er, mundi þessum bifreiðum skapast möguleiki til þess að aka fólki fyrir sama gjald og sérleyfishafar og mundu á þann hátt verða okkur skæðir keppinautar. Við þetta bætist svo, að flugfélögunum er leyft að hafa áætlunarferðir sömu daga og sérleyfisbifreiðar, án þess að flugfélögin taki á sig nokkrar skyldur gagnvart hinu opinbera eða almenningi.

Svo sem augljóst má vera af því, sem að framan er sagt, getur þess ekki orðið langt að biða, að sérleyfishafar neyðist til þess að hætta þessum atvinnurekstri vegna hinna þungu skatta og tolla, sem á hann eru lagðir.

Með tilvísun til þess, sem áður segir, leyfir Félag sérleyfishafa sér að mótmæla þessum síauknu álögum á stéttina.

Sú hliðin, sem snýr að eigendum einkabíla, á þeim ráðstöfunum, sem stjórnarvöldin hafa framkvæmt í skatta- og tollamálum síðustu árin, er heldur ekki glæsileg. Það hafa verið uppi raddir um það, að einkabílar væru lúxustæki, sem notuð væru til þess að eyða gjaldeyri þjóðarinnar og gefa ríkum mönnum tækifæri til þess að sóa eigin fé, og bílarnir væru einn þátturinn í óhóflífi auðmanna í landinu. Sannleikurinn í þessu máli er hins vegar sá, að á síðustu árum hefur billinn nálgast það meira og meira að vera þægindatæki almennings í landi, þar sem ekkert annað farartæki er til, sem sambærilegt sé við farartæki annarra þjóða, s. s. járnbrautir, sporragnar o. fl., og hefur billinn verið jafnt í þjónustu ríkra og þeirra, sem kalla mætti millistéttarfolk í þjóðfélaginu, og er nátengdur störfum fjölda fólks. En með þeim ráðstöfunum, sem ríkisvaldið er nú að framkvæma og hefur framkvæmt á undanförunum árum með síhækkandi gjöldum á öllu því, sem til rekstrar eins bíls þarf, er hið opinbera smátt og smátt, og nú síðast í stóru stökki, að torvelda það, að almenn-ingur geti veitt sér þau þægindi, sem bifreiðin er, og hlýtur með sama áframhaldi að reka að því, að einkabílar verði aðeins í eign þeirra manna í þjóðfélaginu, sem geta leyft sér þann lúxus að eiga einkabíl, og væri billinn þá orðinn að því lúxustæki, sem nú er talað um af þekkingarsnauðu fólki.

Fyrir tveimur árum voru gerðar athuganir á því í Danmörku af ríkisstjórninni þar í sambandi við benzínkömmtun, að hve miklu leyti benzíneyðslan gengi til óparfakeyrslu á einkabílum, og niðurstaðan varð sú, að það magn væri svo lítið, að ekki væri hægt að taka tillit til þess í skömmtuninni. Í Danmörku, eins og í flestum öðrum löndum en Íslandi, er ekki lítið á ferðalög manna sem lið i óhóflífi auðkýfinga, heldur fara þau eftir þörfum og geðþótta frjálsra manna.

Undirrituð samtök bifreiðaeigenda í landinu telja, að nú þegar sé svo langt gengið í ofsóknum gegn þessu eina farartæki á landi, að lengra verði ekki komizt, og mótmæla því harðlega umræddu frumvarpi og skora á Alþingi að fella það. Enn fremur skora samtök bifreiðaeigenda á Alþingi að endurskoða fyrri ofsóknir sínar að því er varðar skattlagningu bifreiða landsmanna, þar sein Alþingi hefur ekki gert neinar ráðstafanir til þess, að bifreiðin verði lögð niður á Íslandi og annað

farartæki taki við. Verði hins vegar haldið áfram á þessari braut, er ekki annað sýnilegt en að bifreiðaaakstur leggist niður að verulegu leyti vegna gifurlegs kostnaðar við rekstur þeirra og þar af leiðandi hækkaðs ökugjalds fyrir leigubifreiðar. Mun þá skapast það hörmulega ástand, að almenningur geti ekki veitt sér það að ferðast með bifreiðum né að eiga bifreið, slíkt gætu auðkýfingar einir veitt sér.

Vegna framanritaðs og í trausti þess, að Alþingi skilji þörf bifreiðaeigenda fyrir lagfæringu þessara mála nú þegar og skyldur Alþingis við þjóðina til þess að tryggja almenningi afnot bifreiða í þessu strjálbyggða landi, þá skora bifreiðaeigendur á hið háa Alþingi að skjóta sér ekki undan þessari skyldu sinni, með því að vinna að því að skattar og tollar, er snerta bifreiðarekstur, verði lækkaðir, svo að allri þjóðinni gefist kostur á að notfæra sér þetta farartæki.

Virðingarfyllt,

f. h. Bifreiðastjórafélagsins Hreyfils:

Ingim. Gestsson,
formaður.

f. h. Vörubílstjórafélagsins „Próttar“:

Friðleifur I. Friðriksson,
formaður.

f. h. Félags sérleyfishafa:

Guðbr. Jörundsson,
formaður.

f. h. Félags íslenzkra bifreiðaeigenda:

Aron Guðbrandsson,
formaður.