

Ed.

422. Nefndarátt

um frumv. til laga um bifreiðaskatt.

Frá meiri hluta fjárhagsnefndar.

Frumvarp þetta er borið fram af stjórninni og komið frá háttv. neðri deild. Í stjórnarfrumv. er lagt til, að lagður sje skattur á mannflutningabifreiðar

og reiðhjól með hreyfivjel, 15 kr. á hverja hestorku, og á flutningabifreiðar $\frac{1}{3}$ af því, en háttv. neðri deild hefir fært skattinn á mannflutningabifreiðum niður í 12 krónur.

Ástæður stjórnarinnar fyrir þessum skatti eru einkum þær, að bifreiðar slíti mjög vegum, og að rjettmætt sje að leggja skatt á mannflutningabifreiðar, sem sje »luxus«-skatt, með því þær geti alls eigi talist nauðsynlegar. Hins vegar telur stjórnin flutningabifreiðar nauðsynlegri, og því beri að leggja lægri skatt á þær, enda sje svo gert í öðrum löndum.

Þegar stjórnin þannig leggur sama mælikvarða á notkun bifreiða hjer eins og t. d. í Danmörku, þá er eðlilegt, að hún vilji leggja skatt á þær hjer eins og þar, þar sem rikissjóðinn vantar fje. En mál þetta hefir of lítið verið rannsakað, og þess vegna mun stjórnin hafa komist að þessari niðurstöðu.

Þegar bifreiðar komu á gang erlendis fyrir nokkrum árum, stóð þar svo á, að búið var að leggja járnbrautarnet um löndin, nálega alstaðar, þar sem almenningsþörf var fyrir. Járnbrautirnar voru því orðnar ódýrt samgöngutæki almennings þar. Í bæjunum stóð enn fremur svo á, að búið var að leggja sporbrautir um alla bæina, þar sem þörf var á, svo almenningur gat innanbæjar farið með þeim, eftir þörfum. Flutningstaxtinn var svo lágur fyrir styrjöldina, að fara mátti með sporvögnum, t. d. í Kaupmannahöfn, eins langan veg fyrir eina 10 *aura* eins og frá Reykjavík til Hafnarfjarðar.

Járnbrautartaxtarnir hafa verið afarlágir, hjer um bil 6—7 aurar á hvern kílómetra fyrir manninn. Og þessi flutningatæki hafa haldist áfram *fyrir allan almenning*, og eigi hækkað að verulegum mun.

En rikisfólk notar mikið bifreiðar, að mestu leyti að óþörfu, og má því kalla þær »luxus«-áhöld þar, og því eðlilegt, að á þær sje lagður nokkuð hár tollur, með því þau miða að eins að því að rýra tekjur flutningatækja almennings.

Og eins og eðlilegt er, gera Danir ráð fyrir *þörfum* mannflutningabilum, á sama hátt og þeir eru hjer, og leggja skatt á þá, að eins 2 krónur á hvert hestafl um árið. Sennilega er þessi lági tollur á lagður til þess, að slíkar bifreiðar keppei ekki um of við járnbrautirnar og sporbrautirnar.

Hjer hjá oss er alt öðru máli að gegna. Hjer eru engar járnbrautir nje sporbrautir. Almennings-samgöngutækin verða því að vera þau að fara fótgangandi, að nota hesta sem farartæki eða að ferðast með bifreiðum, þar sem vegirnar leyfa það. Og þetta ástand nær jafnt til fátækra sem ríkra.

Bifreiðarnar hjer verða því að skoðast sem *almennings*-flutningatæki, en ekki »luxus«-áhöld; þær koma í staðinn fyrir járnbrautirnar og sporbrautirnar, sem oss vantar, enda ferðast með þeim jafnt fátækir sem efnamenn. Og þar sem þær eru almenningsflutningatæki hjer, þá verður að sjá um, að þær flytji fólk *fyrir sem lægst verð*, enda er það viðurkent af þinginu, þar sem það hefir falið stjórninni að setja bifreiðunum flutningstaxta.

En beri maður nú saman flutningskostnað annara landa t. d. á fólki, við flutningskostnaðinn hjer, þá þolir hann engan samanburð, svo mikið er hann hærri hjer. Vilji maður fara til Hafnarfjarðar t. d., þá kostar það nú með bifreið kr. 3,50. Í Kaupmannahöfn mundi það kosta nokkra *aura*, eins og áður er bent á, og með járnbraut ekki fulla 1 kr. Og samskonar taxti hjer gildir fyrir

lengri leiðir. Og ekkert vit virðist vera í öðru en að bera saman *almenningsflutningatækin* erlendis við *almenningsflutningatækin* hjer.

Þegar allur almenningur verður að notast við svona dýr flutningatæki, þá er að minsta kosti ekki sanngjarnt að bæta ofan á það umferðaskatti, sem þeir, sem ferðast, hljóta að bera einir, en ekki bifreiðaeigandinn.

Eigi verður annað sjeð en að það sje sönn neyð fyrir fátækan almenning að verða að nota bifreiðarnar, eins dýrar og þær eru í rekstri, sem meðal annars stafar af miklu verri vegum hjer en gerist annarsstaðar, og allri aðstöðu manna hjer til þess að ná nægilega ódýru efni til rekstrar bifreiðanna.

Ef litið er til skoðana manna í þessu efni að undanfögnu, þá er auðsætt, að öll meðferð Alþingis á samgöngumálunum miða í þá átt að gera samgöngurnar sem ódýrastar fyrir almenning. Hvað er það annað, sem veldur því, að strandferðaskip og flóabátar eru styrktir með stórfje? Það er vitanlega til þess gert, að fólks- og vöruflutningar verði ekki óhæfilega dýrir, til þess að gera fátækum almenningi sem mögulegast að ferðast, og að flytja að sjer nauðsynjar sínar.

Það virðist því hin mesta ósamkvæmni í því, að fara að skattleggja bifreiðasamgöngur. Meiri samkvæmni væri í því, að veita þeim styrk, svo að flutningstaxti þeirra gæti orðið við hæfi.

Þá er eftir að minnast á slit veganna vegna bifreiðanna.

Allir vegir slitna, og því meir, sem þeir eru meira notaðir.

Langminstu sliti ollu áburðarhestarnir, sem þrómmuðu fót fyrir fót. Þar næst komu mjóhjóluðu kerrurnar. Notkun þeirra hefir mjög vaxið, sem von er. Og notkun þeirra hefir verið þannig, eftir að þeim fór að fjölga, að einn maður hefir farið með marga hesta í lest, hvern hest með kerru í eftirdragi; þessar kerrur hafa því nákvæmlega þrætt sömu förin, svo að aðeins ein slik lest hefir megnað að skera niður úr slitlagi veganna, einkum ef vegirnir eru blautir. Þetta er því langversta slitið á vegunum. Þegar svo bifreiðarnar koma á eftir, sökkva þær ofan í hjólför kerranna og vikka eðlilega förin. En þó kerrurnar þannig skemmi mest vegina, þá kemur engum í hug að leggja skatt á þær.

Þar sem kerruumferðin er lítil, slíta bifreiðarnar vegunum mjög lítið, nema þar sem ofaniburðurinn er afarlaus og óþýtur. Og sumstaðar er ofaniburður veganna svo ljelegur, að þeir mundu árlega spillast, þó engin umferð væri um þá.

Af öllum þessum ástæðum sjer meiri hlutinn sjer ekki fært að mæla með þessu frumvarpi, og leggur til, að það nái ekki fram að ganga.

Alþingi, 28. apríl 1921.

Sig. Eggerz,
formaður.

Björn Kristjánsson,
framsm.

Guðjón Guðlaugsson.

Sigurjón Friðjónsson.