

Nd.

489. Frumvarp

til laga um innflutningsgjald af benzini til viðhalds vegum.

Frá meiri hluta fjárhagsnefndar.

1. gr.

Auk vörutolls skal greiða innflutningsgjald af benzini, er sé 7 aurar af hverju kg.

2. gr.

Innflutningsgjaldinu skal varið til þess að greiða kostnað við umbætur og viðhald akfærra þjóðvega, til viðbótar þeirri upphæð, sem árlega er veitt í fjárlögum. Skulu þeir vegir ganga fyrir, þar sem mest er umferð bifreiða.

Þegar kemur í ljós við lok reikningsárs, að einhver hluti innflutningsgjaldsins er óeyddur, skal leggja þá upphæð í sérstakan sjóð, er landsstjórnin geymir. Skal nota sjóð þann, er þannig myndast, til viðbótar árlegum tekjum af innflutningsgjaldinu, þegar þurfa þykir, samkvæmt tillögum vegamálastjóra.

3. gr.

Í reglugerð, er fjármálaráðherra setur, skal setja ákvæði um endurgreiðslu innflutningsgjalds af benzini, er sönnur eru færðar á, að notað hafi verið eða notað verði til annara véla en bifreiða.

4. gr.

Af öllum benzinbirgðum, sem til eru í landinu þá er lög þessi ganga í gildi og nema meiru en 500 kg. hjá sama eiganda eða á sama stað, skal greiða sama gjald, 7 auru af hverju kg.

5. gr.

Um innheimtu innflutningsgjaldsins fer eftir lögum um vörutoll.

6. gr.

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

7. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 1930.

Frv. þetta er samið af vegamálastjóra og er borið fram fyrir tilmæli fjármálaráðherra. Fylgdi því svo hljóðandi

Greinargerð:

Í flestum löndum, er ég þekki til, er nú lögtekin skattur á bifreiðar, sem varið er til vegabóta, en í framkvæmdinni er skatturinn með ýmsu móti. Hér á

landi er skatturinn samkvæmt lögum nr. 56, 27. júní 1921, miðaður við hestorkutölu vélarinnar og greiðist árlega af fólksbifreiðum 8 kr. og af vörubifreiðum 2 kr. fyrir hverja hestorku vélarinnar. Þessi skattur verður nokkuð óréttlátur, því hann stendur alls ekki í réttu hlutfalli við notkun bifreiðarinnar eða slit það, sem hún veldur á vegum. Mun nú víðast horfið frá hestorkuskattinum, að minnsta kosti sem aðalskatti af bifreiðum. Á síðari árum hefir víðast rutt sér til rúms sú stefna að leggja skattinn á benzin, gúmmi eða eftir þyngd bifreiða, annaðhvort einn þessara skattstofna eða fleiri.

Fyrir Alþingi lá 1927 frumvarp um innflutningsgjald af benzíni kr. 2.50 á hver 50 kg. (þskj. 112), sem átti að koma í stað hestorkuskattsins. Frumvarpið náði ekki samþykki Alþingis, en var afgreitt í neðri deild með rökstuddri dagskrá (þskj. 435), svo hljóðandi:

„Í trausti þess, að stjórnin safni gögnum til undirbúnings endurskoðaðri löggjöf um skatt af bifreiðum og leggi fyrir næsta Alþingi frumvarp til laga um þetta efni, tekur deildin fyrir næsta mál á dagskrá“.

Núverandi bifreiðaskattur.

Skatturinn hefir numið sem hér segir og er jafnframt greind tala bifreiða hér á landi þau ár, er ég hefi fengið skýrslur lögreglustjóra og sýslumanna þar um.

Skattur	Tala bifreiða		
	fólksbifr.	vörubifr.	bifhjól
1922 kr. 21024.—			
1923 — 20575.—			
1924 — 23674.—			
1925 — 24687.—			
1926 — 37325.—			
1927 — 41102.—	230	345	59
1928 — 58117.—	300	453	67
1929 um 75000.—	429	636	86

Hefir skatturinn þannig vaxið mikið hin síðari ár, enda bifreiðum fjölgað á 2 árum um nálægt 85%.

Í 5. gr. laga um bifreiðaskatt er ákvæði um, hvernig verja skuli skattinum. Eru þau á þessa leið:

„Af skattinum skal stofna sérstakan sjóð, sem landsstjórnin geymir. Heimilt er að verja fé úr sjóðnum, eftir tillögum vegamálastjóra, til þess að greiða aukakostnað, er af því stafar að gera slitlag á vegum utan kaupstaða úr grjótmulningi, er hæfir umferð bifreiða, þegar slíkir vegir eru endurbyggðir eða endurnýja þarf slitlag þeirra. Skulu þeir vegir ganga fyrir, þar sem mest er umferð bifreiða“.

Þessi grein hefir aldrei komið til framkvæmda að því leyti, að enginn sjóður hefir verið stofnaður, heldur hefir skattinum verið varið árlega jafn-

óðum til viðhalds og umbóta yfirleitt á þjóðvegum, jafnhliða fjárveitingunni í 13. gr. B. fjárlaganna. Hefir greiðsla á þessum lið fjárlaganna orðið undanfarin ár sem hér greinir:

Greiddur viðhaldskostnaður:

1922	kr. 119253.—
1923	— 129039.—
1924	— 194793.—
1925	— 284461.—
1926	— 344992.—
1927	— 298575.—
1928	— 349691.—

Hér er bifreiðaskatturinn meðtalinn, að svo miklu leyti sem hann hefir farið til vegabóta. En þess skal getið, að flest þessi 7 ár hefir nokkuð af bifreiðaskattinum ekki farið til vegabóta, en runnið beint í rikissjóð.

Umferð um akvegina hefir aukizt gifurlega á undanförunum árum og jafnframt vegaslitið og umbótaþörf veganna.

Sú stefna er nú rikjandi í flestum löndum, er ég þekki til, að bifreiðaskattinum er að miklu eða öllu leyti varið til viðhalds og umbóta á akvegum. Tel ég og nauðsynlegt að hverfa ekki frá þeirri stefnu hér. Er ella hætt við, að nokkur afturkippur myndi verða um fjárveitingar til nýbygginga. Samkvæmt núgildandi lögum er skatturinn mjög lágur á vörubifreiðum, og veit ég ekki til, að annarsstaðar sé gerður þannig neinn verulegur munur á skatti af fólks- og vörubifreiðum, og er þá frekar hærrí á þeim siðartöldu. Má að vísu telja nokkra sérstöðu í þessu efni hér á landi, þar sem engar járnbrautir eru, en flutningar víðast langir og dýrir. Ég tel þó ekki þessa ástæðu svo mikilvæga, að varhugavert sé að fella niður þessa ivilnun fyrir vörubifreiðarnar.

Auk hestorkuskattsins er hér þessi innflutningstollur á bifreiðum og því, sem þarf til rekstrar þeim:

	Vörutollur	Verðtollur
Fólksbifreiðar	20 kr. á t.	10%
Vörubifreiðar	20 „ „ „	0—
Bifhjól	60 „ „ „	10—
Bifreiðahlutir	20 „ „ „	—60 kr. 0— og 10%
Hjólabarðar	60 „ „ „	0—
Gúmmislöngur	60 „ „ „	0—
Benzín	6 „ „ „	0—

Þessir tollar eru allir miklum mun lægri en í Noregi, Danmörku og Svíþjóð.

Samanburður er nokkuð óviss í sumum liðum, en samkvæmt nýbirtri skýrslu norskrí eru bifreiðaskattar á Norðurlöndum þessir (1928), og eru þá taldir allir verðtollar og skattar, sem lagðir eru á bifreiðarnar sjálfar og það,

sem þarf til rekstrar þeim, en ekki venjulegir þungatollar. Hefi ég bætt við tölum héðan til samanburðar.

Tala bifreiða	Skattar og verðtollur á bifreið að meðaltali	Hér af fer til veganna
Danmörk 106000	gullkr. 260	ca. 98,5%
Noregur 41000	— 212	— 43 —
Svíþjóð 143000	— 174	— 87 —
Ísland 820	— 135	— 43 —

Skýrsla þessi sýnir glögg, að í Noregi og á Íslandi er aðeins varið tæplega helming bifreiðaskattsins í þarfir veganna, enda er og í Noregi mjög ákveðin hreyfing í þá átt að afla vegunum meiri tekna af bifreiðaskattinum.

Til viðhalds og nauðsynlegustu umbóta á þjóðvegum þarf nú ekki minna en 400 þús. kr. árlega, og fer sú upphæð hækkandi með hverju ári, vegna aukinnar umferðar og vegna þess að kröfur verða gerðar til betra viðhalds en nú er.

Er því mjög heppilegt og æskilegt að hafa skattstofn, sem gefur vaxandi tekjur með vaxandi þörfum. Það gerir að vísu hestorkuskatturinn, sem nú er, að nokkru, en hann vex aðeins með fjölda bifreiðanna, en ekki með notkun þeirra. Notkunin fer þó mjög vaxandi, er vegakerfið stækkar og vegirnir batna.

Ýmsar tegundir bifreiðaskatta.

Þessir skattstofnar geta sérstaklega komið til greina:

Hestorkur bifreiða.

Þyngd bifreiða.

Benzín.

Hjólabarðar og gúmmislöngur.

Þyngdar- og hestorkuskatturinn eru nokkuð áþekkir hvað kosti og ókosti snertir, en þyngdarskatturinn er þó víða notaður jafnframt skatti á benzíni og gúmmi, og er þá mismunandi skattstiginn eftir þyngd bifreiðanna. Í Danmörku þannig allt frá 100 kr. fyrir léttar bifreiðar, er vigta 1000 kg., til 500 kr. fyrir fólksbifreiðar, er vigta 2500 kg., og jafnvel hærri, allt að 30 kr. fyrir hver 100 kg. eiginþunga enn þyngri bifreiða. Þar er og þungaskatturinn 20—30% hærri af vörubifreiðum en af fólksbifreiðum.

Í Noregi er þungaskatturinn 6 kr. fyrir hver 100 kg. bifreiðarinnar.

Í Svíþjóð er þessi skattur 10 kr. fyrir hver 100 kg., en þó koma 400 kg. til frádráttar við útreikning skattsins. Lægsti skattur er 75 kr. á bifreið.

Hestorkuskattur er hvorki í Danmörku, Noregi eða Svíþjóð, en hann mun vera í Þýskalandi jafnframt benzintolli, sem er 7 pf. á hvert kg., og einnig í Englandi, en er þar eingöngu á einkabifreiðum.

Skattur á bifreiðabarða og gúmmislöngur hefir að mörgu leyti sömu kosti og skattur á benzín, með því að skatturinn verður því hærri, sem bifreiðin er notuð meira. En hann hækkar einnig því meir, sem ekið er á vondum vegum, og er það að vísu ókostur, sem ekki verður undan komizt, en mun þó gæta minna jafnóðum og vegirnir verða endurbættir.

Í Danmörku, Noregi og Svíþjóð er bifreiðaskattinum skipt eftir vissum hlutföllum milli þeirra aðila, sem annast viðhald veganna, en að öðru leyti verða héruðin sjálf að annast styrklaust viðhald héraða- og innansveitavega. Hér á landi er árlega veittur talsverður styrkur til sýsluveganna, sumpart til nýbyggingar akvega, en sumpart líka til viðhaldsins, þar sem eru sýsluvegasjóðir. Mér þykir því að svo stöddu ekki rétt að gera ráð fyrir, að bifreiðaskattinum verði varið til annara vega en þjóðveganna, enda er bifreiðaumferð um þá yfirleitt langmest, og þá einnig vegaslitið.

Tillögur um breytingar á bifreiðaskattinum hér.

Mér þætti hæfilegt að miða bifreiðaskattinn við, að ætla mætti, að hann nægði nú til að greiða ekki minna en helming viðhaldsins, og þyrfti hann þá að nema um 200 þús. kr.

Að mínu áliti gæti komið til greina benzínskattur eingöngu, eða jafnframt nokkrum hjólbarða- og gúmmiskatti. Hestorkuskattinn tel ég óheppilegan, með því að hann kemur niður með nokkru misrétti á ýmsar tegundir bifreiða, sem fer eftir því, hvernig gerð vélarinnar er, en alls ekki eftir sliti því, sem þær valda á vegunum. Skal ég t. d. nefna, að samkvæmt núgildandi lögum er skattur á

Ford	5	manna	bifreið	kr.	192.00
Chevrolet	5	—	—	—	174.00
Fiat	7	—	—	—	216.00
Buick	7	—	—	—	262.00
Studebaker	7	—	—	—	290.00

Eru þó 7 manna bifreiðarnar nær helmingi þyngri en hinar og ekki verður sagt, að Fiat bifreiðar slíti vegunum minna en aðrar, en samt sleppa þær með lægstan skatt.

Nær væri að innleiða þungaskatt jafnframt benzin- eða gúmmiskatti, t. d. svipaðan skatt og er í Noregi, 6 kr. á hver 100 kg. af þunga bifreiðarinnar. Myndi sá skattur nema:

Af venjulegri	5	manna	bifreið	um	kr.	60.00
—	—	7	—	—	—	108.00—120.00
—	—	1½	tons	flutningabifreið	um	kr. 60.00

Væri þá og sú leið fær til þess að létta skattinn á flutningabifreiðum að nokkru, að hafa skattstigann lægri á þeim, eða sleppa þeim jafnvel alveg við þungaskattinn, sem með 6 kr. gjaldi myndi nema á þeim um 40 þús. kr. En eins og fyrr er minnt á, þykir mér þó ekki ástæða til þess að ivilna þeim um skatt.

Um ókosti þungaskattsins vil ég að öðru leyti geta þess, að innheimta á honum er tiltölulega nokkuð fyrirhafnarmikil, sérstaklega ef til greina kæmi að sleppa bifreiðum við þungaskatt, ef þær eru ekki notaðar nokkurn hluta ársins og eigandi afhendir lögreglustjóra einkennisnúmer bifreiðarinnar þann tíma.

Innflutningur á benzíni, hjólabörðum og gúmmíslöngum hefir verið þessi undanfarin ár:

		1924	1925	1926	1927	1928	Meðalverð 1928
Benzín	kg.	507958	910304	1203684	1826000	3075867	0,282
Hjólabarð.	—	22204	27997	33644	37837	48231	5,80
Gúmmísl.	—	1149	5764	2450	8220	9186	3,58

Í skýrslunni, sem er fengin hjá Hagstofunni, eru meðtaldir hjólabarðar og gúmmíslöngur á reiðhjól, svo og vatnsslöngur og aðrar gúmmíslöngur, en ekkert af þessu nemur neinu verulegu.

Í Noregi er jafnframt þungaskattinum skattur á hjólabarða og gúmmíslöngur kr. 1.50 á kg., en í Svíþjóð og Danmörku er jafnframt þungaskattinum skattur á benzíni, 7 aur. á l. í Danmörku, en 5 aur. í Svíþjóð. Í Svíþjóð er enn fremur skattur á hjólabörðum og gúmmíhringjum 2 kr. á kg.

Í Noregi hefir mikið verið rætt um að koma á benzínskatti í viðbót við þá skatta, sem fyrir eru, eða jafnvel að hækka gúmmískattinn í 2 kr. á kg. og fella niður þungaskattinn. Mun þó engin breyting á orðin enn.

Bæði benzin-, hjólabarða- og gúmmíhringjaskattur eru nokkuð réttlátir skattar, en benzínskattinn er vafalaust miklu auðveldast að innheimta, með því að innflytjendur benzíns eru mjög fáir og það er yfirleitt nú orðið flutt til landsins í stórum slöttum í einu. Til þess að skatturinn nái þeirri upphæð, er ég tel nauðsynlega, þyrfti hann að vera mjög hár, nærri 4 kr. á kg., ef ætti að taka hann sem hjólabarða- og gúmmískatt. Er þá orðin mikil hætta á innsmýglun til þess að komast undan tolli, og verður vafalaust eftirht með innflutningi og innheimtu skattsins örðugri og dýrari en innheimta sömu upphæðar í benzínskatti.

Örðugleikar þessir verða og nokkuð svipaðir, jafnvel þó skattstiginn yrði lægri, en jafnframt lagður skattur á benzín. Með því að ekki verður heldur haldið fram með réttu, að þessir skattar jafni hvor annars annmarka, þá tel ég ekki þörf þeirra beggja.

Sá ókostur hefir með réttu verið talinn benzínskatti til ógildis, að nokkuð benzín er notað til annara þarfa en bifreiðaaksturs. Hafa því í Danmörku og Svíþjóð og annarsstaðar þar, sem benzínskattur er notaður til umbóta akvegum, jafnframt verið sett ákvæði í lögin, sem heimila endurgreiðslu skattsins til þeirra, sem sönnur færa á, að þeir hafi ekki notað benzínið til bifreiða. Meðal þeirra notenda gætir mest flugvéla, vissra tegunda vélbáta og vélvagna á járnbrautum. Eru þá og jafnframt ákvæði um, að endurgreiðsla komi því aðeins til greina, að benzínnotkun hlutaðeiganda nemi fram yfir víst lágmark, og eru þau eðlilega mjög mismunandi og venjulega sett af hlutaðeigandi ráðuneyti eða tollstjórn.

Samkvæmt upplýsingum frá Fiskifél. Íslands eru mjög lítið notaðar í fiskibáta vélar, sem eingöngu brenna benzíni. Í einstaka bátum eru vélar, sem settar eru í gang með benzíni, en brenna síðan steinolíu. Verður því benzínnotkun vélbátanna tiltölulega lítil. Notkun til flugvéla hér á landi er og mjög lítil, svo og til annara véla eða iðju, en þar sem gert er ráð fyrir, að skattinum verði eingöngu

varið til vegabóta, þá er sjálfsagt að heimta endurgreiðslur skatts af þessu benzini, og er eðlilegt, að fjármálaráðherra setji þar um sérstakar reglur.

Í sambandi við benzínskattinn vil ég láta þess getið, að unnið er nú að því af ýmsum hugvitsmönnum að smíða bifreiðavélar, sem gangi fyrir steinoliu og hráoliu. Hefir enn ekki tekizt að leysa þá örðugleika, sem því eru samfara, en vel má vera, að takist áður mjög mörg ár hða að leysa þessa þraut. Verður þá rekstur bifreiða miklum mun ódýrari en nú er, og benzínskattur kemur þá að htlu haldi til þess að afla tekna til vegabóta. Verður þá að afla þeirra tekna á annan hátt.

Útsöluverð á benzini er nú 44,5 aur. hvert kg., eða 32 aur. hver líter. Munar því að visu talsvert um þann skatt, sem hér er lagt til að ákveðinn verði, því sennilega hækkar útsöluverð á benzini um það, er honum nemur, þó ekki sé það fullvist, ef ráða má af reynslu í öðrum löndum. Þægindi eru það vafalaust bifreiðaeigendum, að greiðsla skattsins fer fram jafnóðum og benzínið er keypt, og verður hann þá naumast eins tilfinnanlegur.

Til þess að gefa nokkra hugmynd um, hve þungur skatturinn er, þá vil ég geta þess, að ætla má, að bifreiðar þær, sem hér eru mest notaðar, muni eyða nálægt 14,5 kg. af benzini á 100 km. akstri. Nemur þá skatturinn nálægt 1 kr. fyrir þessa vegarlengd. Með því að gera ráð fyrir, að bifreiðar flytji að meðaltali 5 farþega eða 1000 kg., þá sést þó, að ekki er um tilfinnanlega hækkun á flutningsgjöldum að ræða vegna skatts þess, sem hér er gerð tillaga um. Þætti mér nokkuð líklegt, að telja mætti, að eðlileg hækkun næmi frekum 1% á fargjöldum, en 1—1½% á vöruflutningsgjöldum, miðað við áætlaðan mismun á benzínskattinum og núverandi hestorkuskatti.