

Ed.

554. Nefndarálit

[198. mál]

um frv. til l. um breyt. á l. nr. 79 6. sept. 1974, um fjáröflun til vegagerðar, sbr. lög nr. 78/1977, um breyt. á þeim lögum.

Frá minni hl. fjárhags- og viðskiptanefndar.

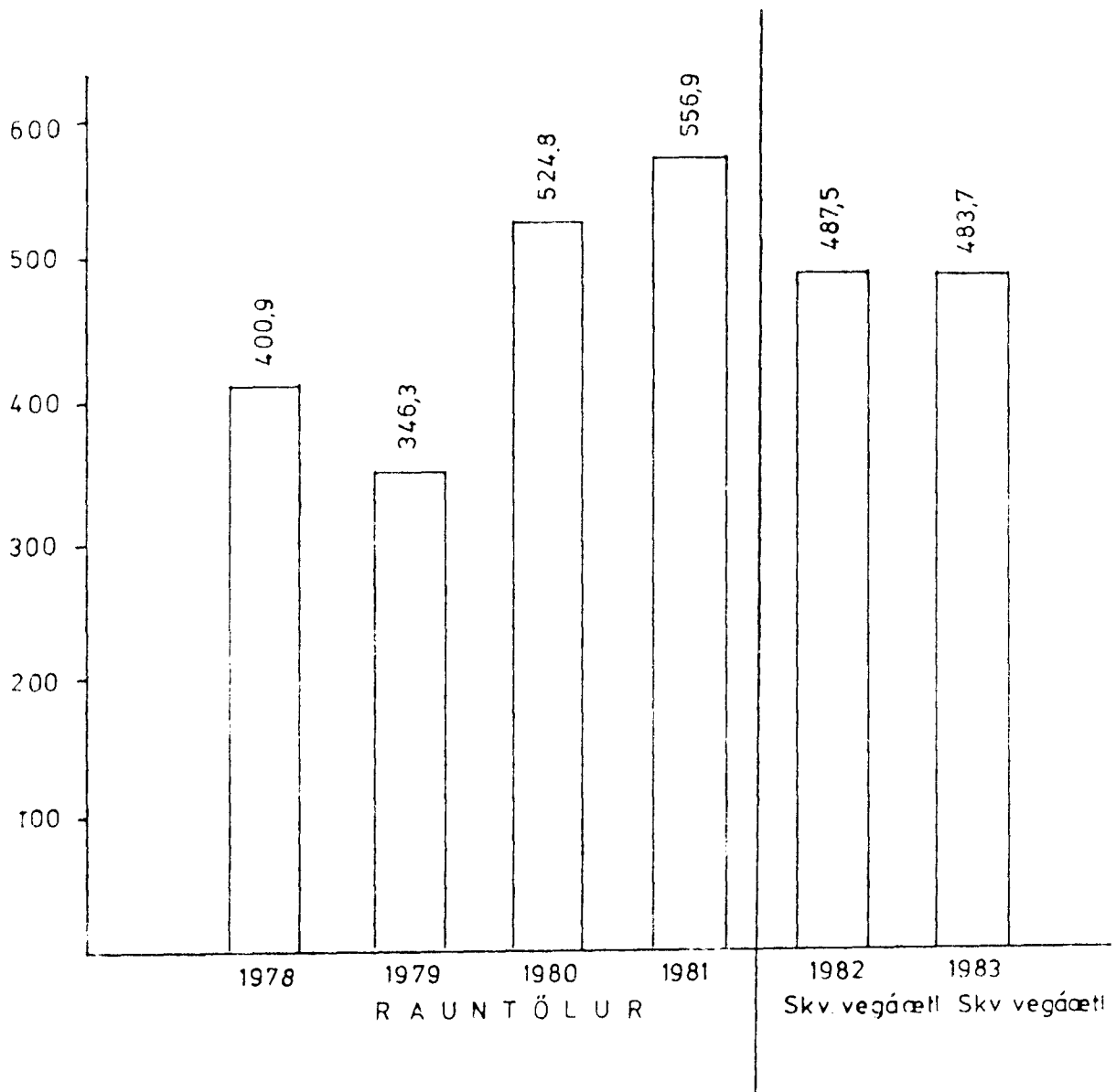
Fjárhags- og viðskiptanefnd hefur haft frv. til athugunar og varð ekki sammála um afgreiðslu þess. Undirritaðir nefndarmenn telja frv. óaðskiljanlegan hluta skattastefnu ríkisstjórnarinnar. Þótt gert sé ráð fyrir að sá skattur á bifreiðaeigendur, sem frv. felur í sér, eigi að renna til vegamála, er svo ekki í raun, þar sem framlög ríkissjóðs til vegamála hafa verið skorin niður um a. m. k. svipaða fjárhæð á yfirstandandi ári, sem sést m. a. á því, að skv. vegáætlun er framlag ríkissjóðs 20 milljónir króna í ár, en á næsta ári 140 millj. kr. Skattur sá, sem frv. felur í sér, er talinn gefa 109 millj. kr. á yfirstandandi ári.

Raungildi framkvæmdafjármagns til vegagerðar hækkar ekki frá því í fyrra þrátt fyrir þennan skatt, sbr. mynd I.

Mynd I

NÝBYGGING VEGA BRÚA OG FJALLVEGA 1978-1983

Áætlað verðlag 1983. Vísit vegag 885



**I. Þróun skattheimtu á bifreiðar og rekstur þeirra á valdatíma Framsóknar og
Alþýðubandalagsmanna frá 1978.**

Í greinargerð með þessu frv. er í veðri látið vaka, að þessi skattur eigi að koma í stað lækkunar á aðflutningsgjöldum undanfarið. Aðflutningsgjöld þessi hafa að vísu lækkað á hverja bifreið, en heildartekjur ríkissjóðs af þeim hafa lækkað mun minna vegna aukins innflutnings.

Þessi skattheimta hefur verið sem hér segir síðan 1978:

	M. kr.	Fjöldi bíla
1978	39.4	
1979	49.2	7 500
1980	71.2	8 900
1981	132.8	10 400
1982	106.0	11 500
1983 (áæ. fjárl.)	110.0	8 000

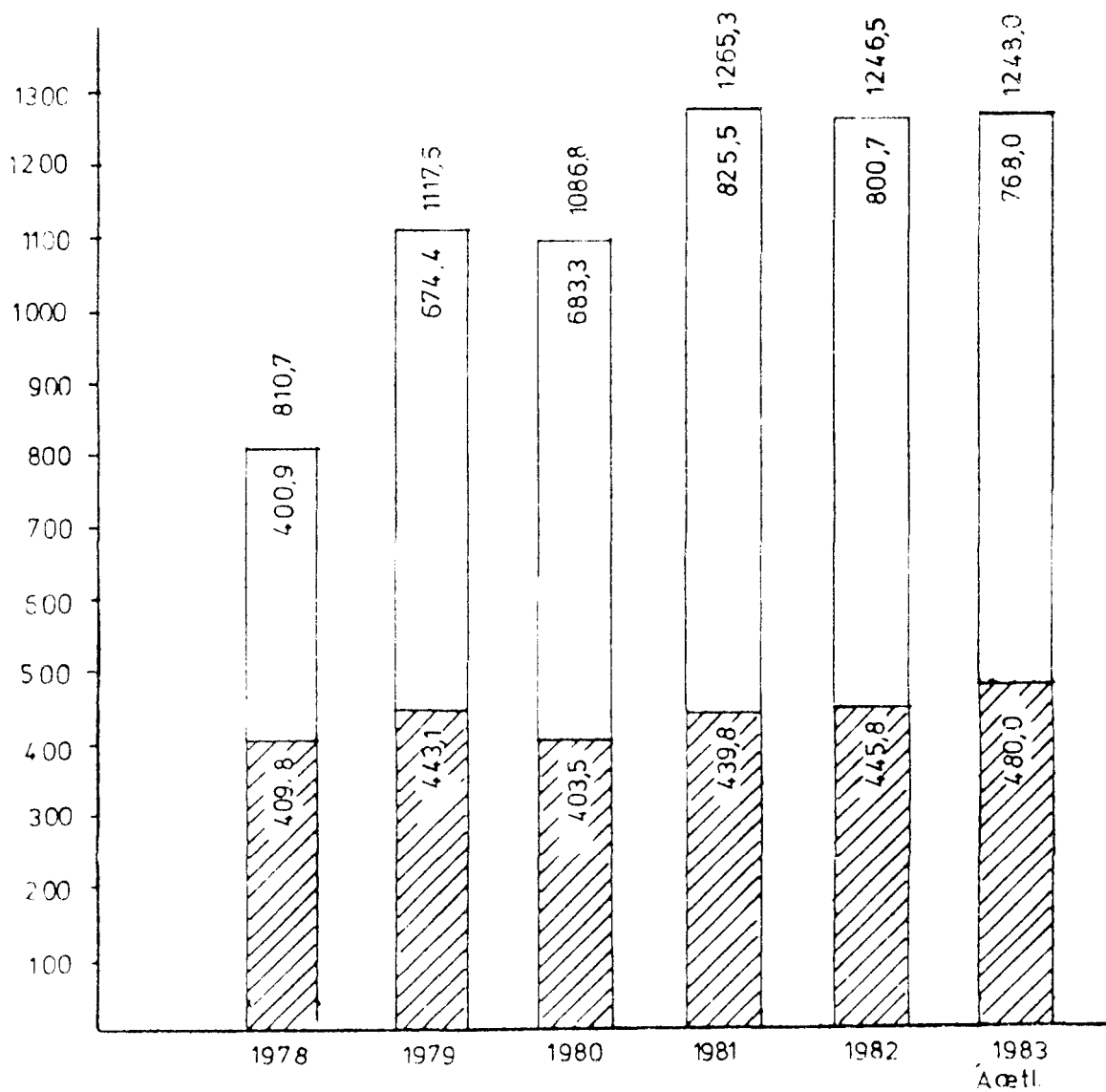
Á hinn bóginn hafa skattar af bensíni hækkað gífurlega á þessu tímabili. **Þeir hafa hækkað milli árána 1978 og 1983 um 438 millj. króna** á föstu verðlagi (vegáætlun 1983). Þessi skattahækkun, sem er jafnvirði 42% af ráðstöfunarfjármagni skv. vegáætlun 1983, hefur nær eingöngu runnið í eyðsluhít ríkissjóðs, en **ekki í vegagerð**, sbr. myndrit, sem unnið hefur verið fyrir fjárveitinganefnd af Vegagerð ríkisins.

Mynd II

TEKJUR RÍKISINS AF BENSÍNSSKÖTTUM

Skv. upplýsingum Þjóðhagsstofnunar.
(Verðlag 1983 vísit. vegag. 885)

	Annað
	Bensingj.



Ef þessi skattahækkun gengi öll til vegagerðar 1983 væri til ráðstöfunar tvöföld fjárhæð til nýbygginga vega og brúa 1983.

Pungaskattur skv. mæli hefur auk þessa hækkað svo mjög, að hann er nú 2.97 nýkrónur, en var í des. 1978 15.6 gkr. Hækkunin nemur 1 804% á sama tíma sem vísitala byggingarkostnaðar hefur hækkað úr 240 stigum í 1 482 stig eða um 518%.

Það er því meira en lítil blekking þegar látið er í veðri vaka að þessi nýi skattur, sem miðast við þunga allra bifreiða í landinu, komi í stað einhverra skattalækkana á bifreiðaeigendur undanfarin ár.

II. Skattreikningur Alþýðubandalags, Framsóknar og Alþýðuflokks síðan 1978.

Undanfarin ár hefur skattheimta í heild aukist hröðum skrefum, ýmist vegna álagningar nýrra skatta, eins og þetta frv. hefur í för með sér, eða hækkunar á söluskatti, vörugjaldi, tekju- og eignarskatti o. s. frv.

Alþýðubandalag, Framsóknarflokkur og Alþýðuflokkur (í vinstri stjórninni 1978—79) bera ábyrgð á þessari skattahækkunarstefnu.

Vinstri stjórnin hóf feril sinn með því að leggja á afturvirka tekju- og eignarskatta haustið 1978. Þessar hækkunir hafa haldist síðan og aukist. Vinstri stjórnin lagði á fjölda nýrra skatta: Gjald á ferðalög til útlanda, skatt á verslunar- og skrifstofuhúsnæði, aðlögunargjald, auk þess sem hún hækkaði söluskattinn um 2%, úr 20 í 22%, haustið 1979 og vörugjald um 6% á sama tíma. Hún hóf þá skattahækkun á bensín umfram verðlagshækkunir, sem hefur aukist síðan án þess að nokkuð sem nemi af þeirri skattahækkun hafi farið til vegamála.

Núverandi ríkisstjórn hefur viðhaldið öllum vinstri stjórnarsköttunum, nema nýbyggingargjaldi, sem var hverfandi lítið, auk þess sem aðlögunargjald er ekki innheimt lengur, en það var fyrst og fremst markaður tekjustofn til iðnþróunar. Hún lagði á „orkujöfnunargjald“, sem í raun er 1.5% söluskattur. Þá hefur hún lagt á tollafgreiðslugjald og skatt á innlánsstofnanir.

Hér fer á eftir samandreginn skattreikningur Alþýðubandalagsins, Framsóknarflokksins og raunar Alþýðuflokksins, sem ber auðvitað ábyrgð að hluta á skattastefnu vinstri stjórnarinnar:

Nýir og hækkaðir skattar frá haustinu 1978.

(Verðlag fjárlaga 1983.)

	Millj. kr.
1. Hækkun eignarskatts og tekjuskatts að frádreginni lækkun sjúkratryggingargj	650
2. Hækkun söluskatts (2%)	516
3. Hækkun vörugjalds	470
4. Gjald á ferðalög	45
5. Skattur á verslunar- og skrifstofuhúsnæði	49
6. Vörugjald af raforku (6% hækkun)	38
7. Skattahækkun af bensíni	349
8. „Orkujöfnunargjald“ (1.5% söluskattur)	288
9. Gjald í Framkvæmdasjóð aldraðra	28
10. Markaðar tekjur teknar í ríkissjóð	150
11. Tollafgreiðslugjald	62
12. Skattur á innlánsstofnanir	50
Frá dregst:	
Niðurfelling söluskatts á matvörur, lækkun tolla og launaskatts	480
Samtals	2 245

Athyglisvert er að á rúmum áratug hefur skattheimta til hins opinbera aukist úr 29.2% af þjóðarframleiðslu í 38.1% eða aukist um nærri 10%. Þessi skattahækkun nemur um 4 milljörðum nýkr. á verðlagi fjárlagafrumvarpsins.

Á milli árunna 1977 (þá réðu sjálfstæðismenn stefnunni í skattamálum) og 1983 hefur skattheimta hins opinbera aukist um 6.5% af þjóðarframleiðslunni. Þetta jafngildir 2 700 milljónum króna eða 57 800 kr. á hverja fimm manna fjölskyldu í landinu á verðlagi fjárlaga.

Skattahækkunin til ríkisins á þessu tímabili nemur 5.7% af þjóðarframleiðslu eða 2 370 millj. króna, sem jafngildir 51 500 kr. á hverja fimm manna fjölskyldu (verðlag fjárlagafrumvarpsins).

Í tíð núverandi ríkisstjórnar nemur skattahækkunin til ríkisins 3.1% af þjóðarframleiðslu, sem jafngildir 1 290 millj. króna eða 28 000 kr. á hverja fimm manna fjölskyldu (verðlag fjárlagafrumvarpsins).

Að auki hafa skattar hækkað til sveitarfélaga frá 1980 um 0.4%, sem fyrst og fremst stafar af 10% hækkun útsvars. Þessi skattahækkun nemur 3 600 kr. á hverja fimm manna fjölskyldu.

Skattahækkunin er sýnd á eftirfarandi töflu:

	Skattar til ríkis %	Skattar til sveitarfélaga %	Skatttekjur hins opinbera %
1970	22.4	6.8	29.2
1971	24.1	6.9	31.0
1972	25.8	6.7	32.5
1973	26.2	6.0	32.2
1974	26.3	6.0	32.3
1975	26.8	7.0	33.8
1976	26.2	7.2	33.4
1977	25.0	6.6	31.6
1978	26.3	6.4	32.7
1979	27.6	7.0	34.6
1981	28.8	7.3	36.1
1982	30.7	7.4	38.1(áæ.)
1983 (frv.)	30.7	7.4	38.1 (áæ.)

Pegar haft er í huga, að á þessu mikla skattahækkunartímabili hafa bein framlög ríkissjóðs til vegamála verið skorin freklega niður, er ljóst, að þessi nýi skattur verður að skoðast í samhengi við heildarstefnuna í skatta- og ríkisfjármálum sem lýst hefur verið hér að framan.

Bein framlög ríkissjóðs til vegamála hafa verið sem hér segir frá 1978 (fast verðlag vegáætlunar 1983):

	M. kr.
1978	118.5
1979	35.9
1980	47.8
1981	89.7
1982	16.3
1983	20.4

Á meðfylgjandi fylgiskjöllum koma fram mótrök atvinnubifreiðastjóra gegn þessum skatti.

Alþingi, 8. mars 1983.

Lárus Jónsson,
frsm.

Ey. Kon. Jónsson.

Fylgiskjal I.

LANDVARI

Landsfélag vörubifreiðaeigenda
á flutningaleiðum

Reykjavík, 8. mars 1983.

Til alþingismanna í fjárhags- og viðskiptanefndum,
efri og neðri deildar Alþingis.

Til viðbótar hjálagðri stjórnarsamþykkt Landvara frá 23. febrúar s. l., þá vill stjórn Landvara gera eftirfarandi athugasemdir við frumvarp til laga um breytingar á lögum nr. 79/1974, um fjáröflun til vegagerðar:

Samkvæmt athugasemdum við lagafrumvarpið eru forsendur þess þær, að innflutningsgjöld á bifreiðar hafi verið lækkuð og þar með dragi úr útgjöldum bifreiðaeigenda um 120 millj. króna á ári. Einnig kemur fram að frumvarpið sé byggt á álit og niðurstöðum starfshóps um fjáröflun til vegaframkvæmda sem birt var í nóvember 1981 þar sem lagt var til að innflutningsgjald af bifreiðum yrði lækkað en í þess stað tekið upp árlegt gjald. Af lestri athugasemda við lagafrumvarpið má sjá að hin fyrirhugaða skattlagning „auðveldi almennungi kaup og endurnýjun bifreiða“ og „að með því að tengja þetta gjald þyngd bifreiða samrýmist þessi tillaga orkusparnaðarsjónarmiðum“.

Með frumvarpi þessu hafa niðurstöður starfshópsins verið verulega rangtúlkaðar. Starfshópurinn lagði til annars vegar að innflutningsgjöld yrðu **almennt** lækkuð ásamt því að taka upp árlegt gjald. Byggðist þetta á endurgjaldssjónarmiðum eða eins konar gjaldfresti á tollum. Hins vegar lagði starfshópurinn fram beinar tillögur um breytingar á þáverandi skattlagningu áður en breyting á innflutningsgjöldum næði fram að ganga. Í þessum beinu tillögum starfshópsins, sbr. bls. 33 í álit starfshópsins, var lagt til að gjaldstiga km-gjalds skv. öikumæli yrði breytt þannig, að gjaldið hækkaði hlutfallslega mest á stórar og þungar bifreiðar. Þessari breytingartillögu var hrint í framkvæmd í ársbyrjun 1982 með þeim afleiðingum, að þungaskattur skv. öikumæli á vöruflutningabifreiðar meðlima í Landvara hækkaði um 100% á milli ára. Á meðan innflutningsgjöld hafa einungis verið lækkuð af alminnstu fólksbifreiðum er bersýnilega rangt og ósanngjarnt að leggja á eigendur vöruflutningabifreiða nýtt gjald, og er það ekki í samræmi við álit og niðurstöður starfshópsins.

Eigendur vöruflutningabifreiða geta varla gætt „orkusparnaðarsjónarmiða“ við kaup á atvinnutækjunum, og nefna má að frá því að starfshópurinn skilaði álit sínu hafa nýjar vöruflutningabifreiðar hækkað úr ca. kr. 800 000.00 í ca. kr. 2 000 000.00 eða um 150% og hafa kaup þeirra bifreiða því ekki verið auðvelduð.

Félagar í Landvara annast vöruflutninga á milli Stór-Reykjavíkursvæðisins og landsbyggðarinnar. Fyrirhugað „veggjald“ kemur því til með að auka flutningskostnað og hækka vöruverð í dreifbýli. Má í þessu sambandi nefna að ríkissjóður leggur nú þegar þung gjöld á vörukaupendur úti á landi. Vörukaupandi á Húsavík þarf að greiða af hverju tonni, sem hann kaupir og fær flutt frá Reykjavík með bifreið, kr. 238.00 í þungaskatt og kr. 514.00 í söluskatt af flutningnum eða samtals kr. 752.00. Á sama hátt greiðir vörukaupandi á Neskaupstað af hverju tonni kr. 326.00 í þungaskatt og kr. 606.00 í söluskatt af flutningnum eða samtals kr. 932.00. Með fyrirhuguðu veggjaldi er enn þá verið að auka á þann aðstöðumun sem er á milli íbúa dreifbýlisins og íbúa Stór-Reykjavíkursvæðisins. Auk þess

að greiða veggjaldið af þeim bílum, sem íbúar úti á landi eiga og nota í sínum heimabyggðum, þurfa þeir að greiða aukaveggjald og söluskatt af því vegna þeirrar vöru sem flutt er til þeirra.

F. h. Stjórnar Landvara

Aðalgeir Sigurgeirsson,
form.

Stefán Pálsson,
frkvstj.

LANDVARI

Landsfélag vörubifreiðaeigenda
á flutningaleiðum

Reykjavík, 23. febrúar 1983.

Í tilefni af frumvarpi til laga um breyting á lögum nr. 79/1974, um fjáröflun til vegagerðar, sbr. lög nr. 78/1977, um breyting á þeim lögum, gerði stjórn Landvara í dag svohljóðandi ályktun:

„Stjórn Landvara, landsfélags vörubifreiðaeigenda á flutningaleiðum mótmælir harðlega fyrirhuguðum skatti og bendir á hve gífurlegt gjald hér er um að ræða. Bifreiðir félagsmanna eru að meðaltali um 11 tonn og nemur skatturinn því kr. 11 000.00 á hverja bifreið. Bifreiðarnar eru þegar ofskattaðar og má í því sambandi nefna þungaskatt skv. ökumæli sem er í dag kr. 2.97 á hvern ekinn km fyrir algengustu flutningabíla. Skattur þessi hefur frá því í desember 1978 hækkað úr gkr. 15.60 eða um 1804% á sama tíma og vísitala byggingarkostnaðar hefur hækkað úr 240 stigum í 1482 stig eða um 518%.

Stjórn Landvara bendir einnig á að allir slíkir skattar og gjöld á vöruflytjendum auki mjög flutningskostnað og hækki vöruverð í dreifbýli. Frumvarpið er hrein aðför að atvinnurekstri félagsmanna og er því skorað á alþingismenn að samþykkja ekki frumvarpið.“

Fylgiskjal II.

Landssamband vörubifreiðastjóra

24. febrúar 1983.

Samgöngumálanefnd
efri deildar Alþingis,
hr. Eiður Guðnason, formaður,
Alþingi.

Landssamband vörubifreiðastjóra leyfir sér hér með að mótmæla framkomnu frumvarpi um sérstakan þungaskatt á bifreiðir, sem nemur einni krónu á hvert kíló eigin þyngdar hverrar bifreiðar.

Augljóst er, að slík skattlagning yrði afar þungbær eigendum vörubifreiða, sem veга frá kg 7000 upp í 12 000. Vörubifreiðir eru atvinnutæki og því óeðlilegt að skattleggja þær með þessum hætti umfram einkabifreiðir, sem flestar veга nú um og undir 1000 kg.

Hjálágt leyfum vér oss að senda yður ljósrít af skeytum og undirskriftum, sem Landssambandinu hafa borist frá hinum ýmsu félögum vörubifreiðastjóra.

Virðingarfyllst,
f. h. Landssambands vörubifreiðastjóra,

Herluf Clausen,
formaður.

Fylgiskjal III.

Reykjavík, febrúar 1983.

Fyrir þingnefnd í Alþingi munu nú liggja eins konar drög að frumvarpi um enn nýjar skattaálögur á bifreiðaeigendum, uppfundið í samgönguráðuneyti, og skal nú knýja bifreiðaeigendum til að greiða ríkinu eina krónu af kíló eigin þyngdar hverrar bifreiðar í landinu, og að sögn ráðuneytishugsuða skal skattur þessi renna til Vegasjóðs, líkt og þungaskatturinn á sínum tíma. Í eins konar greinargerð segir að á móti skuli felldur niður skattur, sem kallaður hefur verið gúmmígjald, og einhver aðflutningsgjöld, en við vörubílstjórar teljum slík rök fyrir nýjum skattaálögum fáránleg og ekki frekari orðum að eyðandi.

Við, sem höfum atvinnu og afkomu af akstri eigin vörubifreiðar, teljum að nú hafi verið fullhátt til höggs reitt og eigi megi lengur láta kyrrt liggja. Við teljum einfaldlega, að nú þegar hafi hið skattgláða ríkisvald gengið fram á ystu nöf við að skattleggja lífsafkomu okkar, og bendum á að nú síðast í febrúar töldu hinir skattglöðu fulltrúar ríkisvaldsins rétt að hækka þungaskatt af mælabilifreiðum um hvorki meira né minna en 63% á einu bretti, sem gerir á ársgrundvelli miðað við óbreytt gjald út árið í skatt til ríkisins kr. 113 600.00 af vörubifreið sem er 22 tonn fulllestuð og ekur 40 þúsund km yfir árið, en mundi þó aldrei aka nema ca. 18 þúsund km með hlasi þótt svo okkur sé gert að greiða þungaskatt af bifreiðinni fulllestaðri allt árið. Þarna teljum við rangt við haft af ríkisins hálfu og mótmælum slíkum rangindum harðlega sem hreinni tekjuupptöku af ríkisins hálfu.

Við bendum á í þessu sambandi að 1977 er bundið með lögum frá Alþingi að þungaskattur skuli fylgja byggingarvísitölu. En hvað skeður? Allt frá árinu 1978 eru samdar reglugerðir í ráðuneytum sem hækka þungaskatt af vörubifreiðum milli árunna '78 til '82 um hvorki meira né minna en 1166,6% umfram byggingarvísitölu, þrátt fyrir lagaákvæði frá Alþingi frá 1977.

Á þessu sama árabili hefur dekkjakostnaður hækkað nær 633%, olíukostnaður um nær 507%, en á þessu sama tímabili hefur vinnutaxti vörubifreiða hækkað um 321%.

Þessari gegndarlausu skattþíningu ríkisvaldsins mótmælum við vörubifreiðastjórar harðlega. Lengur munum við ekki sætta okkur við að vera skattlagðir langt umfram aðra þjóðfélagsþegna.

Við förum þess á leit, að hinn fyrirhugaði nýi skattur verði alls ekki lagður á vörubifreiðar sem menn hafa sitt lífsviðurværi af.

Virðingarfyllst,
Vörubílstjórafélagið Þróttur.