

Nd.

233. Frumvarp til laga

[170. mál]

um breyting á vegalögum, nr. 23 16. apríl 1970.

(Lagt fyrir Alþingi á 91. löggjafarþingi, 1970.)

1. gr.

Aftan við 10. gr. laganna komi ný mgr., svo hljóðandi:
Er vegáætlun hefur gilt í tvö ár, skal samin ný áætlun fyrir fjögur næstu ár, þannig að ávallt sé fyrir hendi gildandi áætlun fyrir a. m. k. tvö ár.

2. gr.

14. gr. laganna orðist þannig:
Leggja skal fyrir sameinað Alþingi tillögu til þingsályktunar um vegáætlun, samkv. 10. gr., svo fljótt eftir þingsetningu sem auðið er.
Vegáætlun öðlast gildi, þegar Alþingi hefur samþykkt hana.

3. gr.

15. gr. laganna orðist þannig:
Ráðherra skal leggja fyrir hvert reglulegt Alþingi skýrslu um framkvæmd veg-
áætlunar.

4. gr.

17. gr. laganna orðist þannig:
Vegamálastjóri semur, í samráði við sýslunefndir, framkvæmdaáætlun fyrir sýslu-
vegi, til fjögurra ára í senn.
Er sýsluvegáætlun hefur gilt í tvö ár, skal samin ný áætlun fyrir næstu fjögur
ár, þannig að ávallt sé fyrir hendi gildandi áætlun fyrir a. m. k. tvö ár.
Sýsluvegáætlun öðlast gildi, er sýslunefnd hefur samþykkt hana og samgöngu-
ráðherra staðfest hana.

5. gr.

2. mgr. 23. gr. orðist þannig:
Vegaskattur skal nema 0.3 af þúsundi af fasteignamatsverði mannvirkja, en 0.6
af þúsundi af fasteignamatsverði landa og lóða.

6. gr.

85. gr. laganna orðist þannig:

Greiða skal sérstakt innflutningsgjald af benzíni, og skal gjaldið nema kr. 7.87 af hverjum lítra. Gjald þetta tekur einnig til benzínbirgða, sem til eru í landinu, þá er lög þessi öðlast gildi, sbr. þó 92. gr.

7. gr.

87. gr. laganna orðist þannig:

Árlega skal greiða þungaskatt sem hér segir:

a. Af bifreiðum, sem nota benzín að eldsneyti, kr. 108.00 af hverjum 100 kg af eigin þunga þeirra.

b. Af bifreiðum, sem nota annað eldsneyti en benzín:

Fyrir bifreiðar allt að 2000 kg að eigin þunga greiðast kr. 22 000.00.

Fyrir bifreiðar 2001 kg og þyngri greiðast kr. 22 000.00 og auk þess kr. 750.00 fyrir hver full 100 kg umfram 2000 kg.

Ráðherra er heimilt að ákveða með reglugerð, að ökumælar skuli á kostnað eigenda settir í bifreiðar, sem nota annað eldsneyti en benzín og eru 5 tonn eða meira að eigin þyngd, og að greiða skuli fyrir slíkar bifreiðar í stað árlegs þungaskatts sérstakt gjald fyrir hvern ekinn kílómetra samkvæmt ökumæli.

Í reglugerð getur ráðherra ákveðið þrjá gjalddaga árlega fyrir þungaskatt og fyrir kílómetragjald, svo og kveðið á um tegundir mæla, ísetningu þeirra, viðgerðir, viðurlög og refsingar fyrir brot gegn reglugerðinni.

Ráðherra er enn fremur heimilt að ákveða, að þungaskattur, sem greiða skal fyrir hvern ekinn kílómetra, skuli endurgreiddur að vissu marki, fyrir tímabilið frá 1. nóvember til 30. apríl, ef um er að ræða sérleyfisbifreiðar til mannlutninga, sem ekið er samkvæmt áætlun í leiðabók, enda fari meðalsætanýting á þessu tímabili ekki fram úr 20 af hundraði.

c. Af bifhjólum kr. 350.00

Verði ágreiningur um gerð bifreiðar, sker fjármálaráðherra úr.

8. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1971.

Ákvæði til bráðabirgða.

Svo fljótt sem auðið er eftir gildistöku laga þessara, skal leggja fyrir Alþingi tillögu til vegáætlunar, er gildi fyrir árið 1971, og tillögu til bráðabirgða-vegáætlunar fyrir árið 1972.

Fyrir reglulegt Alþingi haustið 1971 skal leggja tillögu til vegáætlunar samkvæmt III. kafla vegalaga, sbr. 1. gr. laga þessara, og nái áætlunin yfir árin 1972—1975.

Framkvæmdaáætlanir fyrir sýsluvegi 1972—1975 skulu gerðar fyrir 1. október 1971.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarpi þessu er ætlað að tryggja aukið fjármagn til handa Vegasjóði, m. a. vegna þess að tekjur Vegasjóðs hafa reynzt lægri en áætlað var, en útgjöld aukizt vegna verðbreytinga, svo og til að unnt sé að fjármagna þær hraðbrautaf framkvæmdir, sem ákveðið er að ráðast í og áætlað er að ljúka fyrir árslok 1972 og loks að auka fé til nauðsynlegra framkvæmda við þjóðbrautir og landsbrautir.

Eins og nánar er skýrt í fskj. I hér á eftir, nemur viðbótarfjárbörf Vegasjóðs vegna þessa alls 284.3 millj. kr. árið 1971 og 248.4 millj. kr. árið 1972.

Verður nánar að þessu vikið í sambandi við skýringar á 6.—7. gr. frumvarpsins. Jafnframt felur frumvarpið í sér nokkra breytingu á vegáætlanakerfi því, sem gilt hefur frá því 1964, svo og nokkrar minni háttar breytingar, sem nauðsynlegt er að gera, í sumum tilfellum af fenginni reynslu.

Um 1. gr.

Samkvæmt 10. gr. vegalaga skal vegáætlun gerð til fjögurra ára, en endurskoðuð, er hún hefur gilt í tvö ár, sbr. 14. gr. vegalaga. Af þessu leiðir, að síðasta áætlunarárið liggur ekkert fyrir um, hvað við tekur næsta ár eða næstu ár. Hefur þetta valdið nokkrum erfiðleikum, sem breytingu þeirri, sem felst í þessari grein, er ætlað að ráða bót á.

Samkvæmt því, sem hér er lagt til, myndi ný vegáætlun til fjögurra ára koma í stað endurskoðaðrar áætlunar til tveggja ára, samkvæmt 14. grein vegalaga nú. Af þessu myndi leiða, að alltaf væri til áætlun fyrir a. m. k. tvö næstu ár. Telja verður, að slík áætlanagerð verði til þæginda, bæði fyrir stjórn vegamála, Alþingi og almenn- ing, því að framkvæmdir hvers árs krefjast tímanlegs undirbúnings. Því er áriðandi að geta ávallt gert nauðsynlegar ráðstafanir, t. d. varðandi verkfræðilegan undir- búning, efnisútleiðing og öflun vinnuvéla, með góðum fyrirvara, en það er því aðeins unnt, að verkefni séu ákveðin.

Um 2. gr.

Samkvæmt 14. gr. vegalaga skal vegáætlun lögð fram „samþimis frumvarpi til fjár- laga.“

Í framkvæmd hefur þetta reynzt miklum erfiðleikum bundið og ekki talið æski- legt að tengja þetta tvennt jafnfortakslaut saman. Því er lagt til, að orðalaginu verði breytt nokkuð til rýmkunar, þótt að sjálfsögðu sé til þess ætlað, að tillaga til þingsályktunar til vegáætlunar sé lögð fram sem fyrst, eftir að þing hefst.

Um 3. gr.

Samkvæmt 15. gr. vegalaga skal ráðherra leggja fyrir Alþingi skýrslu um fram- kvæmd vegáætlunar „í upphafi hvers reglulegs Alþingis“. Í framkvæmd hefur þetta reynzt ókleift. Alþingi kemur saman fyrir miðjan október, og þá er vegafamkvæmd- um sama árs víða ólokið og því ekki unnt að gera Alþingi tæmandi grein fyrir því, hvernig vegáætlunin er framkvæmd á árinu. Reikningsár Vegagerðar ríkisins fylgir almanaksárinu, og ef gera á skýrslu um framkvæmd vegáætlunar pr. 15. september eða 1. október, miðað við rauntölur fram að þeim tíma og áætlun, það sem eftir er af árinu, verður ávallt ósamræmi milli slíkrar skýrslu og reikningsins, sem gerður er, miðað við áramót. Það leikur vart vafi á, að skýrsla, sem gerð væri nálægt árs- lokum, myndi gefa Alþingi betri og sannari upplýsingar en skýrsla, sem gerð er, þegar fjórði hluti ársins er enn eftir.

Um 4. gr.

Hér er um samsvarandi breytingu að ræða, varðandi sýsluvegáætlun, og lagt er til í 1. gr., að gerð verði við vegáætlun, og þarfnast þessi grein því ekki sjálf- stæðrar skýringar.

Um 5. gr.

Fyrra hluta næsta árs mun nýtt fasteignamat taka hér gildi, og mun núgildandi fasteignamat þá tvítugfaldast í flestum tilvikum.

Þar sem sá skattgrundvöllur, sem sýsluvegasjóðsgjald samkvæmt 23. gr. vega- laga miðast við, hækkar þannig stórlega, en ekki er stefnt að auknum álögum, er nauðsynlegt að lækka þá „pro mille“ tölu af matsverðinu, sem skatturinn nemur.

Er lagt til, að talan verði 0.3 af þúsundi í stað 6.0 og 0.6 í stað 12.0 eða 1/20 af því, sem nú er.

Um 6.—7. gr.

Eins og skýrt er í fskj. 1, er viðbótarfjárförf Vegasjóðs af þargreindum or- sökum 284.3 millj. kr. árið 1971 og 248.4 millj. kr. 1972, eða samtals 532.7 millj. kr. bæði árin.

Til þess að afla Vegasjóði þessa fjár, er hér lagt til, að tekjustofnar sjóðsins verði hækkaðir til að leysa umrædda fjárförf á eftirfarandi hátt:

1. Stefnt verði að því, að hækkun tekna Vegasjóðs leysi að mestu þessa fjárförf.
2. Tekjustofnar verði hinir sömu 1971 og 1972.

3. Innflutningsgjald af benzini hækki um kr. 2.20 pr. ltr og verði kr. 7.87.
4. Þungaskattur hækki um 50 af hundraði.
5. Veitt verði framlag úr ríkissjóði árið 1971, skv. 89. gr. vegalaga, að upphæð 47 millj. kr.
6. Hækkunar taki gildi þann 1/1 1971.

Gagnvart Vegasjóði myndi dæmið væntanlega lita út, eins og eftirfarandi tafla sýnir (tölur í millj. kr.):

	1971	1972	Alls
Benzíngjald	171.4	185.0	356.4
Þungaskattur	65.9	68.8	134.7
Hækkun tekna (brúttó)	237.3	253.8	491.1
Hækkun endurgr. benzíngjalds		5.4	5.4
Hækkun tekna (nettó)	237.3	248.4	485.7
+ Viðbótarfjárförf	284.3	248.4	532.7
- Framlag ríkissjóðs	47.0		47.0
Jöfnuður	0.0	0.0	0.0

Á yfirstandandi ári var ákveðið að nota heimild 87. gr. vegalaga fyrir ráðherra til að ákveða, að fyrir dísilbifreiðar, 5 tonn eða meira að eigin þunga, skuli greiða þungaskatt, sem miðist við fjölda ekinna kílómetra. Í ljós hefur komið, að hið nýja greiðslukerfi muni geta orðið mjög þungt fjárhagslega fyrir þá sérleyfishafa, sem þjóna fáförnum leiðum, einkum á veturna. Þykir því nauðsyn bera til að heimila endurgreiðslu gjaldsins, er þannig stendur á, sem í frv.gr. segir. Heimildin nær að-eins til ferða, sem sérleyfishafa er skylt að halda uppi, jafnvel þótt fargjaldatekjur nægi ekki til greiðslu kostnaðar við ferðirnar.

Um ákvæði til bráðabirgða.

Þótt frumvarp þetta verði að lögum, mun ekki vinnast tími til að ganga frá fjögurra ára áætlun fyrir en haustið 1971. Er því lagt til, að fyrir Alþingi það, er nú situr, verði lögð vegáætlun, sem gildi árið 1971, og bráðabirgðavegáætlun fyrir árið 1972. Haustið 1971 verði lögð fyrir Alþingi tillaga til vegáætlunar fyrir árin 1972—1975.

Fylgiskjal I.

Umframfjárförf skv. endurskoðun á vegáætlun fyrir árin 1971 og 1972. (í millj. kr.)

	1971	1972
Tekjur:		
Tekjur skv. vegáætlun	628.5	674.8
Tekjur skv. endurskoðun	599.5	647.7
		27.1
Mismunur (Lækkun tekna)		27.1
Útgjöld:		
1. Hækkun á gildandi vegáætlun vegna verðbreytinga	127.8	103.7
2. Hækkun vegna nýrra skuldbindinga:		
a) Hraðbrautaframkv.	76.3	74.1
b) Þjóð- og landsbrautir:		
Vestfjarðaáætlun	2.6	2.3
Skeiða- og Þjórsárdalsv.	1.9	2.0
Landvegur	1.8	1.6
	82.6	80.0
3. Hækkun til nýrra framkv. í þjóðbr. og landsbrautum ..	39.2	32.8
4. Hækkun á þéttbýlisframlagi vegna liða 2.b og 3	5.7	4.8
	255.3	221.3
	284.3	248.4

Fylgiskjal II.

Endurskoðun á tekjuspá Vegasjóðs árin 1971 og 1972, skv. 15. gr. vegalaga miðað við óbreytt einingargjöld.

Inngangur.

Í spá þessari, sem er endurskoðun á tekjuspá vegáætlunar fyrir árin 1969—1972, er byggt á þróun undanfarinna ára og tillit tekið til þeirra efnahagsvandræða, er verið hafa í landinu undanfarin ár og leitt hafa til frávíks frá jöfnum þróunarferli.

Við útreikning tekna er gert ráð fyrir sömu tekjustofnum Vegasjóðs og nú eru. Varðandi upphæð tekna visast til töflu 1.

Bifreiðaspá. (Sjá töflur 2 til 3).

Þar sem bifreiðaspá þessi er undirstaða að tekjuspánni, er mikið undir því komið, að hún reynist sem næst sanni.

Við áætlun fjölgunar bifreiða á árinu 1970 var sá háttur hafður á að hafa samband við alla þá bifreiðainnflytjendur, sem mögulegt var, og kanna innflutning þeirra, sem af er árinu og áætlaðan innflutning til ársloka. Fyrir árin 1971 og 1972 er síðan spáð, með tilliti til þróunar undanfarinna ára, og var þá, hvað varðar fólksbifreiðar, tekið sérstakt tillit til fjölda fólksbifreiða pr. 1000 íbúa, skv. mannfjölda-spá Efnahagsstofnunarinnar. (Sjá töflur 2 og 3.)

Skipting bifreiða í undirflokka, eftir eigin þunga og eldsneytisnotkun, er gerð eftir þróun undanfarinna ára og reynt að fylgja þeirri þróun sem mest.

Þó er gert ráð fyrir, að fjölgun almenningsbifreiða verði ekki eins ör og verið hefur undanfarin ár, þar sem innflutningur þeirra á árinu 1970 virðist ótvírætt gefa til kynna, að metunarpunktur sé nú farinn að nálgast. Af sömu ástæðum er fækkun vörubifreiða höfð minni en undanfarin ár.

Þungaskattur. (Sjá töflu 4).

Við ákvörðun þungaskatts er byggt á skiptingu bifreiða í undirflokka eftir notkun eldsneytis og eigin þunga. Reiknað er með föstu árlegu gjaldi, svo sem verið hefur, en ekki með km-gjaldi, þar sem engin reynsla er komin á það og jafnframt, þar sem ætlað er til, að km-gjaldið gefi sömu tekjur og fasta gjaldið. Vegna þessa telst nauðsynlegt, að tekjur vegna þungaskatts verði endurskoðaðar á hverju hausti út vegáætlunartímabilið, til að fá sem fyllstar upplýsingar um akstur bifreiða, sem km-gjaldið greiða, og þar með leiðréttá þessa tekjuspá, ef nauðsyn þykir.

Eins og áður er sagt, er spá þessi byggð á flokkun bifreiða í undirflokka (sjá hér að ofan), en síðan er þungaskatturinn reiknaður út skv. þeirri skiptingu og þeim töxtum, er gilt hafa um hvern þungaflokk, og er jafnframt tekið tillit til skiptingar bifreiða eftir notkun eldsneytis. Þegar þungaskattur var reiknaður út með þessum hætti fyrir nokkur undanfarin ár, þar sem endanlegar tölur liggja fyrir, kom í ljós, að reiknaðar tekjur urðu ætíð hærri en brúttó rauntekjur. Hefur því í spá þessari verið tekið tillit til þessa og 23% afföll frá reiknuðum tekjum talin hæfileg við endanlega ákvörðun tekna vegna þungaskatts. (Sjá töflu 4).

Endurgreiðsla þungaskatts árið 1970 er áætluð 8.0 millj. kr. eða óbreytt frá vegáætlun frá 17.—5. '69, en þar sem innheimtuaðferð þungaskatts breyttist í ágúst 1970, fellur endurgreiðsla þungaskatts niður frá þeim tíma, er breytingin kemur í framkvæmd. Á grundvelli þess eru endurgreiðslur vegna þungaskatts árið 1971 áætlaðar 4.0 millj. kr. og engar árið 1972. (Sjá töflu 1).

Benzíngjald. (Sjá töflu 5).

Við ákvörðun tekna vegna innflutningsgjalds af benzíni er fyrst og fremst byggt á áætlun um meðaleldsneytisnotkun benzínbifreiða. Er þar byggt á reynslu

undanfarinna ára, og voru 1 800 ltr á ári síðan ákvarðaðir sem meðaleldsneytisnotkun. Að öðru leyti, varðandi brúttó tekjur vegna innflutningsgjalds af benzíni, vísast til töflu 5.

Við ákvörðun endurgreiðslu á benzín gjaldi er sú aðferð höfð að leggja til grundvallar endurgreiðslur í núverandi vegáætlun, en draga frá þeim hlutfallslega jafnmikið og samsvarandi tekjur hafa lækkað, eða munu lækka fyrir það ár, er endurgreiðslurnar verða til, miðað við núverandi vegáætlun og þessa spá.

Gúmmígjald. (Sjá töflu 6).

Við áætlun gúmmígjalds er byggt á spá um innflutning bifreiða og fjölda bifreiða á miðju ári. Áætlaður heildarþungi gúmmís á hverja fólksbifreið er 60 kg, en 250 kg á hverja innflutta vöru- og almenningsbifreið.

Áætlað er, að endurnýjun hjólbarða svari til 17.3 kg á hverja bifreið í landinu, miðað við mitt ár.

Samanburður við tekjuspá í vegáætlun 1969—1972.

Tekjuspá þessi gefur nokkru lægri niðurstöður en tekjuspá vegáætlunar 1969—1972, og stafar það af minni aukningu í bifreiðafjölda en ráð var fyrir gert. Er það fyrst og fremst vegna minni innflutnings 1969 og að fleiri ökutæki voru afskráð það árið en ráð hafði verið gert fyrir.

Alls fækkaði bifreiðum í landinu um 30 árið 1969, þótt 1070 bifreiðar hafi verið fluttar inn. Í innflutningsspá fyrir árið 1970, sem byggð er á viðtölum við bifreiðainnflytjendur (sjá töflu 3), er búizt við innflutningi 4 740 bifreiða, þar af 4 450 fólksbifreiðum. Gert er ráð fyrir, að niðurlagðar bifreiðar verði 1 310 alls, þar af 1 000 fólksbifreiðar, þannig að aukning á árinu verði alls 3 430 bifreiðar.

Í fyrri spá (þ. e. vegáætlun 1969—1972) var gert ráð fyrir aukningu um 3 560 bifreiða, en nú er gert ráð fyrir fleiri niðurlögðum bifreiðum, vegna reynslu áráanna 1968 og 1969. Spá um fjölda bifreiða á miðju ári 1970, 1971 og 1972 er lægri en fyrri spá, og er það fyrst og fremst vegna minni aukningar 1969 en gert var ráð fyrir, en áætlaður fjöldi bifreiða 1/7 ár hvert er:

	Fyrri spá	Endursk. spá
1970	46 170	45 292
1971	50 185	48 791
1972	54 370	52 519

Sjá enn fremur töflu 2 og línurit 1.

Ástæðan fyrir þessum mun er einnig fækkun vörubifreiða og að mannfjöldaspá Efnahagsstofnunarinnar frá júlí—ágúst 1970, sem miðað er við, hvað varðar fjölda fólksbifreiða, er lægri en fyrri mannfjöldaspá.

Sé lítið á fólksbifreiðar pr. 1 000 íbúa verður lítil munur á núverandi og fyrri spá.

Bifreiðar pr. 1 000 íbúa:

	Fyrri spá	Endursk. spá
1970	190.0	190.4
1971	205.0	204.6
1972	220.0	219.5

Af ofangreindum ástæðum verður tekjuspá þessi lægri en tekjuspá í vegáætlun 1969—1972, sem nemur:

Árið 1971	29.0 millj. kr.
Árið 1972	27.1 millj. kr.

Sjá nánar töflu 2 og línurit 2.

Tafla 1.

Spá um tekjur Vegasjóðs 1971—1972 (í millj. kr.).

	1971	1972
Benzíngjald	441.7	476.8
Þungaskattur	131.8	137.6
Gúmmígjald	44.0	47.3
Tekjur brúttó	617.5	661.7
Endurgr. benzíngjald og þungaskattur	18.0	14.0
Tekjur nettó	599.5	647.7

Tafla 2.

Spá um bifreiðafjölda (1. júlí ár hvert).

	Fólks- bifreiðar	Mannfjöldi 1/7 (í þús.)	Fólksbifr. pr. 1 000 íbúa	Almennings- bifreiðar	Vöru- bifreiðar	Bifreiðar Alls
Rauntölur						
1962	17 785	182	97.7	373	6 235	24 393
1963	20 579	185	111.2	401	6 375	27 355
1964	23 785	189	125.8	412	6 377	30 574
1965	26 781	192	139.5	431	6 230	33 442
1966	30 425	195	156.0	456	6 238	37 119
1967	34 003	198	171.7	483	6 211	40 697
1968	36 250	201	179.5	529	6 082	42 861
1969	37 157	203	184.7	557	5 877	43 591
Spá						
1970	39 029	205	190.4	563	5 700	45 292
1971	42 554	208	204.6	580	5 657	48 791
1972	46 304	211	219.5	603	5 612	52 519

Tafla 3.

Spá um innflutning og úreldingu bifreiða 1970—1972.

Fólksbifreiðar (afskr. 2.5%).						
	Fjöldi 1/1	Innflutt á árinu	Ónýtt afskráð	Fjöldi 31/12	Fjöldi 1/7	
1970	37 304	4 450	1 000	40 754	39 029	
1971	40 754	4 700	1 100	44 354	42 554	
1972	44 354	5 100	1 200	48 254	46 304	
Almenningsbifreiðar (afskr. 4.5%).						
1970	555	40	25	570	563	
1971	570	45	25	590	580	
1972	590	50	25	615	603	
Vörubifreiðar (afskr. 5%—7%).						
1970	5 717	250	285	5 682	5 700	
1971	5 682	350	400	5 632	5 657	
1972	5 632	350	390	5 592	5 612	

Tafla 4.

Áætlaður þungaskattur.

1971.

Eigin þyngd tn.	Bifreiðar		Taxti		Þungaskattur (þús. kr.)	
	Benzín	Dísil	Benzín	Dísil	Benzín	Dísil
0.0—1.9	41 709	2 376	720	14 500	30 030	34 452
2.0—2.9	590	269	1 800	17 250	1 062	4 640
3.0—3.9	551	249	2 520	22 250	1 388	5 540
4.0—4.9	231	624	3 240	27 250	748	17 004
5.0—5.9	102	911	3 960	32 250	404	29 380
6.0—6.9	17	501	4 680	37 250	80	18 662
7.0—7.9	13	215	5 400	42 250	70	9 084
8.0—8.9	12	200	6 120	47 250	73	9 450
9.0—9.9	30	96	6 840	52 250	205	5 016
10.0 og yfir	30	65	7 560	57 250	227	3 721
	43 285	5 506			34 287	136 949
						171 236

1972.

Eigin þyngd tn.	Bifreiðar		Taxti		Þungaskattur (þús. kr.)	
	Benzín	Dísil	Benzín	Dísil	Benzín	Dísil
0.0—1.9	45 212	2 578	720	14 500	32 553	37 381
2.0—2.9	584	280	1 800	17 250	1 051	4 830
3.0—3.9	533	252	2 520	22 250	1 343	5 607
4.0—4.9	225	623	3 240	27 250	729	16 977
5.0—5.9	99	925	3 960	32 250	392	29 831
6.0—6.9	16	514	4 680	37 250	75	19 146
7.0—7.9	14	220	5 400	42 250	76	9 295
8.0—8.9	12	207	6 120	47 250	73	9 781
9.0—9.9	30	102	6 840	52 250	205	5 329
10.0 og yfir	27	66	7 560	57 250	204	3 778
	46 752	5 767			36 701	141 955
						178 656

	Reikn. þungask.	Reikn. þungask. með 23% afföllum
1971	171.2 millj. kr.	131.8 millj. kr.
1972	178.7 millj. kr.	137.6 millj. kr.

Tafla 5.

Spá um tekjur vegna innflutningsgjalds á benzíni árin 1970—1972.

	Fjöldi benzínbifr. 1/1	Fjöldi benzínbifr. 31/12	Fjöldi benzínbifr. 1/7	Benzínsala	Benzínsala/bifr.
1965	28 861	31 465	30 163	66 034 055	2 189
1966	31 465	35 239	33 352	68 386 573	2 050
1967	35 239	37 416	36 327	72 893 400	2 007
1968	37 416	38 706	38 061	70 829 658	1 861
1969	38 706	38 601	38 656	68 920 755	1 783

	Fjöldi benzínbifr. 1/7	Benzínnotkun (1 800 ltr./ár)	Brúttótekjur (5.67)
1970	40 032	72.1 millj. ltr.	408.8 millj. kr.
1971	43 285	77.9 millj. ltr.	441.7 millj. kr.
1972	46 752	84.1 millj. ltr.	476.8 millj. kr.

Tafla 6.

Spá um tekjur af gúmmígjaldi 1971—1972.

	Innflutningur í tonnum:			Tekjur alls (millj. kr.)
	v/innfl.bifr.	v/endurn.	Alls	
1971	381	842	1 223	44.0
1972	406	909	1 315	47.3

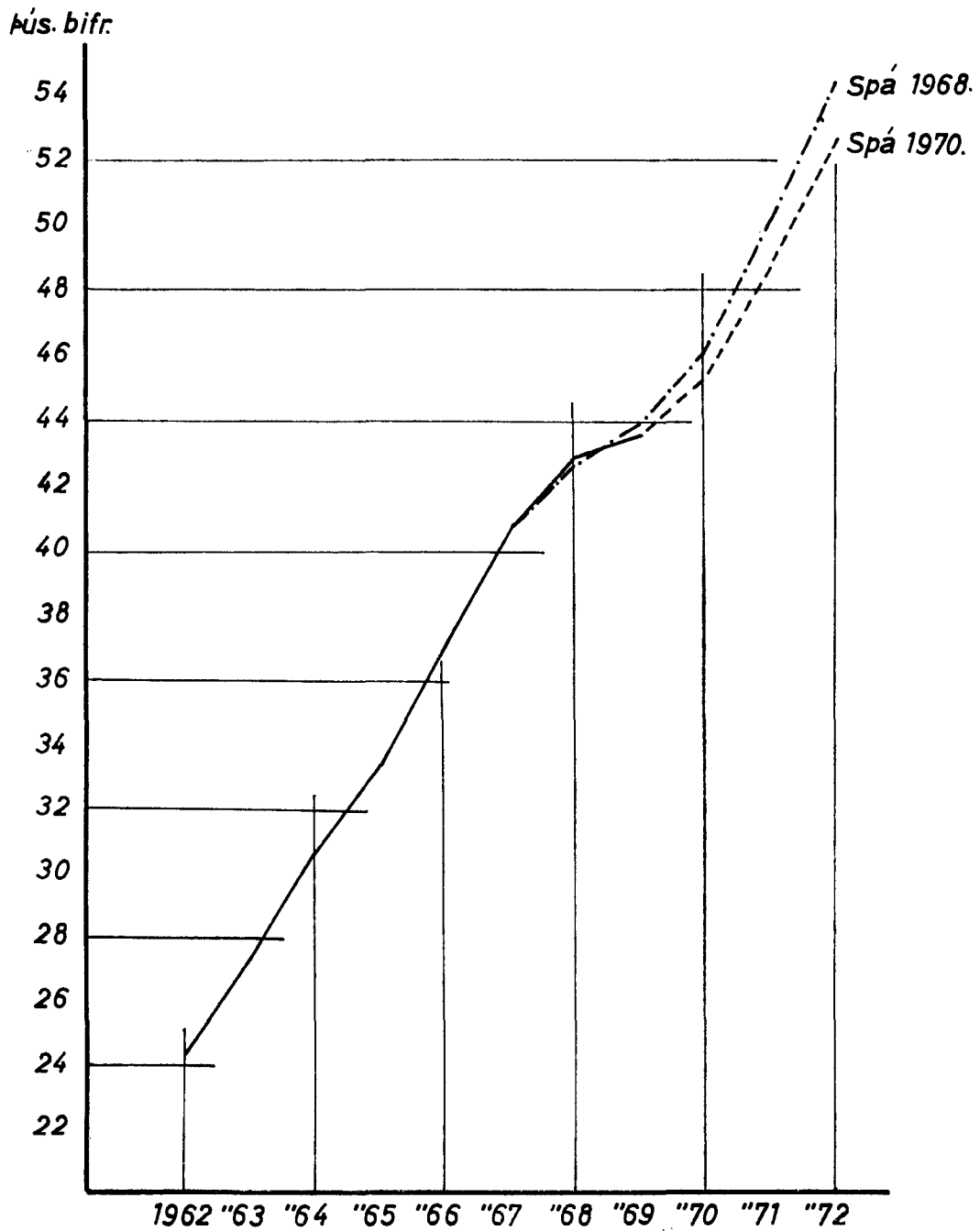
Tafla 7.

Samanburðar á tekjum árána 1971 og 1972 skv. vegáætlun 1969—1972 og endurskoðun fyrir árin 1971 og 1972.

(Millj. kr.)	1971			1972		
	Fyrri spá	Endursk. spá	Mism.	Fyrri spá	Endursk. spá	Mism.
Benzíngjald	450.0	441.7	8.3	483.3	476.8	6.5
Þungaskattur	147.4	131.8	15.6	156.0	137.6	18.4
Gúmmígjald	53.6	44.0	9.6	58.0	47.3	10.7
Brúttó tekjur	651.0	617.5	33.5	697.3	661.7	35.6
Endurgr. benzíngjald og þungask.	22.5	18.0	4.5	22.5	14.0	8.5
Nettó tekjur	628.5	599.5	29.0	674.8	647.7	27.1

Línurit 1.

BIFREIÐAR ALLS PR. 1/7. ÁR HVERT.



Línurit 2.

Samanburður á nettótekjum vegasjóðs skv. vegáætlun 1969-1972, endanl. nettótekjum ársins 1969 og nettótekjum skv. endurskoðun vegáætlunar 1971-1972.

