

um frv. til l. um breyt. á vegalögum, nr. 71 30. des. 1963.

Frá 1. minni hl. samgöngumálanefndar.

Frumvarp þetta gerir ráð fyrir hækkun á innflutningsgjaldi af benzíni um 90 aura á lítra og 30—35% hækkun á þungaskatti þeirra bifreiða, sem nota annað eldsneyti en benzín. Er það áætlun ríkisstjórnarinnar, að frumvarpið, ef lögtekið verður, muni kosta bifreiðanotendur rösklega 64 milljónir króna á næsta ári.

Yfirlýstur tilgangur stjórnarinnar með flutningi frumvarpsins er sá að fella niður 47 milljón króna framlag ríkissjóðs til vegamála, en um þá upphæð hafði við setningu hinna nýju vegalaga orðið samkomulag milli allra flokka þingsins sem lágmarksframlag ríkissjóðs til vegamála hin næstu árin, og er tímabil þess samkomulags ekki nærri á enda. En það er mat ríkisstjórnarinnar nú, að ekki ári lengur svo, að ríkissjóður geti með neinu móti staðið undir þessari skuldbindingu sinni.

Skattar á umferðina eru raunar fyrir tilkomu þessa frumvarps miklum mun meiri en ríkisframlagið til vegakerfisins og þar með einn af tekjustofnunum, sem standa undir almennri eyðslu ríkisbúskaparins. Réttmæti þess, að umferðarskattarnir séu gerðir að almennum tekjustofni ríkissjóðs, svo mjög sem umbætur, endurlagning og stækkanir vegakerfisins kalla að, hefur af mörgum aðilum verið dregið í efa eða fordæmt, en hér skal ekki lagður dómur á það. Hins er skylt að gæta við afgreiðslu tillagna um aukningu gjalda, sem á umferðina leggjast, hver áhrif þau muni hafa á samgöngukerfið og þjóðfélagsheildina.

Augljóst er, að með samþykkt þessa frumvarps mundi stigið drjúgt skref til almennrar dýrtíðaraukningar í landinu. Flutningskostnaður, sem ekki er óverulegur hluti almenns vöruverðs, mundi að sjálfsögðu hækka, og almenn reynsla er löngu fyrir því fengin, að lög á borð við þau, sem hér eru fyrirhuguð, hafa jafnan í för með sér drjúgum meiri hækkanir en lögín sjálf gefa beint tilefni til.

Flutningskostnaður er mjög stór liður í útgjöldum vegagerðarinnar, svo að augljóst má telja, að þrátt fyrir svolitla krónutöluaukningu, sem vegagerðinni er ætluð með frumvarpi þessu, mundi sú aukning hreint ekki gera betur en mæta þeirri útgjaldaaukningu, sem samþykkt frumvarpsins mundi valda, og er hitt þó líklegra, að niðurfelling ríkisframlagsins til vegagerðarinnar og samþykkt þessa frumvarps mundi draga úr vegaframkvæmdum.

Uppgjör ollufélaganna við ríkissjóð vegna benzíninnflutnings fer fram tveim mánuðum eftir á. Því er talið, að tæpar 8 milljónir króna af benzínjaldsáukningu næsta árs mundu setjast að hjá ollufélagunum. Vegagerðinni eru því ætlaðar röskar 58 milljónir að frádrögnum 47 milljón króna ríkisframlaginu, eða rúmlega 9 milljón króna töluleg hækkun á umráðafé, sem þegar hefur verið bent á, að vafasamt sé, hvort hrökkva mundi fyrir beinni útgjaldaaukningu, sem samþykkt frumvarpsins hlýti að hafa í för með sér.

Það er því augljóst, að sú skipan mála að hætta ríkissjóðsframlaginu og taka upp skattlagningu þá, sem lögð er til með frumvarpi þessu, er ekki til hagræðis fyrir vegalagningu í landinu.

Hitt ber þá að líta á, hvort það horfi til heilla fyrir ríkissjóð, að ríkisstjórnin, sem hefur hans forsjá með höndum, berji sér svo í góðæri sem einna mest hefur orðið á Íslandi, að telja það óyfírstíganlegan vanda að leggja fram til vegagerðar í landinu svo sem rösklega 1% af tekjum ríkissjóðs. Sízt skal það lastað í þessu nefndaráliti, þótt möguleikar ríkissjóðs séu metnir með gát, en vafasöm búhyggindi hljóta það að teljast að leggja 64 milljón króna gjöld á þegna þjóðfélagsins til að spara almennum sjóði þeirra 47 milljónir, ekki sízt þegar slík ráðstöfun er líkleg til að verða upphaf að nýrri og almennri dýrtíðarskriðu, sem ekki sér fyrir endann á.

Fjörutíu og sjö milljón króna ríkisframlagið er enn í gildandi fjárlögum, og tillaga liggur fyrir Alþingi um, að svo verði einnig á næsta ári. Meðan ekki er vitað, hvernig afgreiðsla hennar fer, verður ekki séð, að nauðsynlegt sé að samþykkja þetta frumvarp.

Alþingi, 30. nóv. 1965.

Karl Guðjónsson.