

Nd.

477. Frumvarp til laga

[179. mál]

um breyting á vegalögum, nr. 71 30. desember 1963.

(Lagt fyrir Alþingi á 88. löggjafarþingi, 1967—68.)

1. gr.

85. gr. laganna orðist þannig:

Greiða skal sérstakt innflutningsgjald af benzíni, og skal gjaldið nema kr. 4.67 af hverjum lítra. Gjald þetta tekur einnig til benzinbirgða, sem til eru í landinu, þá er lög þessi ganga í gildi, shr. þó 92. gr.

2. gr.

86. gr. laganna orðist þannig:

Greiða skal sérstakt innflutningsgjald af hjólbörðum, notuðum og nýjum, og gúmmíslöngum á bifreiðar og bifhjól, og skal gjaldið nema kr. 36.00 af hverju kg. Gjald þetta tekur einnig til hjólbarða og gúmmíslangna, sem fylgja bifreiðum, sem fluttar eru til landsins.

3. gr.

87. gr. laganna orðist þannig:

Árlega skal greiða þungaskatt sem hér segir:

- a. Af bifreiðum, sem nota benzín að eldsneyti, kr. 72.00 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. 14 500.00.

Fyrir bifreiðar 2001 kg og þyngri greiðast kr. 14 500.00 og auk þess kr. 500.00 fyrir hver full 100 kg umfram 2000 kg.

Ráðherra er heimilt að ákveða með reglugerð, að öikumælar 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 öikumæli.

Í reglugerð er ráðherra enn fremur heimilt að ákveða tvo gjalddaga árlega fyrir þungaskatt og allt að fjóra gjalddaga árlega fyrir kílómetragjald, svo og kveða á um tegundir mæla, ísetningu þeirra og viðgerðir og refsingar fyrir brot gegn reglugerðinni.

- c. Af bifhjólum kr. 200.00.

Verði ágreiningur um gerð bifreiðar, sker fjármálaráðherra úr.

4. gr.

1. mgr. 32. gr. laganna orðist þannig:

Árlega skal veita ákveðna fjárhæð til lagningar þjóðvega í kaupstöðum og kauptúnum, sem hafa 300 íbúa eða fleiri, og skal skipting fjárins fara eftir íbúafjölda. Skal árlegt framlag vera $12\frac{1}{2}$ af hundraði af heildartekjum vegamála það ár samkv. XIV. kafla laga þessara, þó að undanskildum tekjum vegamála til framkvæmda við hraðbrautir.

5. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Ákvæði til bráðabirgða.

Á árinu 1968 skal þungaskattur af bifreiðum, sem nota annað eldsneyti en benzín, greiddur fyrir allt árið samkvæmt ákvæðum b-liðs 3. gr. laga þessara. Skal hækkun sú á þungaskattinum, sem af lögum þessum leiðir, falla í gjalddaga 1. júlí 1968.

Tekjum þeim, sem vegasjóður fær með lögum þessum árið 1968, skal verja sem hér segir:

	Millj. kr.	Millj. kr.
1. Til greiðslu kostnaðar við undirbúning hraðbrautaframkvæmda til ársloka 1968		21.0
2. Til greiðslu kostnaðar umfram vegáætlun 1967:		
a. Halli á vegaviðhaldi vegna náttúruhamfara	21.0	
b. Halli á brúargerðum	2.0	
		23.0
3. Til aukningar ráðstöfunarfjár 1968 á eftirtöldum liðum vegáætlunar:		
a. Viðhald þjóðvega	17.3	
b. Til brúargerða	10.0	
c. Til endurbóta á hættulegum stöðum	4.0	
		31.3
4. Til kaupstaða og kauptúna, svo og rannsókna og tilrauna við vega- og gatnagerð		9.4
5. Til nýrra vega:		
Strákavegur	16.8	
Ólafsfjarðarvegur	1.0	
Suðurfjarðavegur	6.5	
		24.3
		<hr/>
		Samtals 109.0

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Aðkallandi er að ráðast í lagningu hraðbrauta, svo sem nánar er að vikið í athugasemdum þessum. Til þess að það geti orðið, verður að afla fjár til vegasjóðs. Það er meginskilyrði fyrir því, að erlent lán fái til þessara framkvæmda, að allt að 60% af framkvæmdakostnaði verði aflað innanlands.

Samkvæmt ákvæðum 12. gr. vegalaga skal stefnt að því að leggja þá vegi með varanlegu slitlagi og tvöfaldri akbraut, sem gera má ráð fyrir, að hafi 1000 bifreiða umferð eða meira á dag yfir sumarmánuðina innan 10 ára (hraðbraut B).

Í áætlunum um tekjur vegasjóðs er gert ráð fyrir, að fjölgun bifreiða á tímabilinu 1966—1976 verði um 37800, og er það 94% aukning miðað við mitt ár 1967. Samsvarar þetta að meðaltali 7.7% aukningu á ári.

Ef miðað er við, að umferðin á einstökum vegum aukist í réttu hlutfalli við fjölgun bifreiða, munu þeir vegir, sem á s. l. ári höfðu 475 bifreiða umferð á dag yfir sumarmánuðina eða meira, verða komnir með 1000 bifreiða umferð eða meira árið 1976. Skal því samkvæmt framansögðu stefna að því að leggja þessa vegi sem hraðbrautir B.

Lagning hraðbrauta í eins stórum stíl og nú virðist nauðsynlegt myndi verða með stærstu framkvæmdum, sem ráðizt hefur verið í hér á landi. Í slíku verki kemur ekki önnur leið til greina en sú, að verkið verði boðið út í allstórum áföngum, er tryggi alþjóðlega samkeppni um verkið og þar með eins lágan framkvæmdakostnað og kostur er á.

Til þess að hægt sé að ráðast í slíkt verk á hinn hagkvæmasta hátt, þarf ýmsum skilyrðum að vera fullnægt. Í fyrsta lagi er nauðsynlegt að afla nægilegs fjármagns til þess að kleift sé að ráðast í áfanga af hæfilegri stærð og ljúka þeim á skömmum tíma, þannig að fjármagnið verði ekki lengi bundið í hálfgerðum framkvæmdum. Öll rök hníga að því, að nauðsynlegt verði að afla erlends lánsfjár til fyrstu áfanganna, svo að unnt sé að taka fyrir nægilega stór verkefni í einu og leysa þá miklu þörf, sem nú er fyrir hendi í þessum efnunum. Er sérstaklega fjallað um það hér á eftir,

hve miklum hluta kostnaðar slík lán geti numið. Að öðru leyti verður svo að afla fjár með nýjum innlendum tekjustofnum fyrir vegasjóð, enda er það algjör forsenda fyrir því, að erlent fjármagn fái st.

Auk fjáröflunaryandamálsins verður að leggja sérstaka áherzlu á nauðsyn þess að undirbúa þessar miklu framkvæmdir sem rækilegast, bæði tæknilega og fjárhagslega.

Ef þessar framkvæmdir eiga að geta hafizt árið 1969, verður að halda áfram af fullum krafti því undirbúningsstarfi, sem hafið var árið 1966 og greint er frá á bls. 7—8 í skýrslu samgöngumálaráðherra til Alþingis um framkvæmd vegáætlunar árið 1967. Óhjákvæmilegt er, að til þessa undirbúnings fari allmikið fé auk þess fjár, sem varið var til undirbúnings árið 1966 og 1967.

Nægilega stór áfangi í lagningu hraðbrauta myndi, eins og áður segir, varla vera framkvæmanlegur á einu vegáætlunartímabili, nema verulegt lánsfé komi til. Hins vegar er nauðsynlegt að gera sér grein fyrir því, að ekki er hægt að reikna með, að erlent lánsfé til slíkra framkvæmda geti numið meira en 40% af heildarkostnaði. Kemur hér fleira en eitt til. Í fyrsta lagi er hér um að ræða framkvæmdir, sem eðli sínu samkvæmt þola ekki mjög mikla lánsfjáröflun, þar sem byrðir vaxta og afborgana myndu leggjast með óeðlilegum þunga á framtíðina og valda þá afturkipp í vegafarmkvæmdum. Í öðru lagi myndi það af almennum þjóðhagslegum ástæðum ekki vera ráðlegt, að lánsfjáröflun færi fram úr líklegum erlendum kostnaði, en telja má sennilegt, að hann liggi nærri þessu hlutfalli. Loks virðist reynslan benda til þess, að Alþjóðabankinn og aðrir hugsanlegir lánveitendur myndu líta á 40% sem hámark þess, sem eðlilegt væri að lána í slíka framkvæmd. Eigi þessi lánsfjáröflun að verða möguleg erlendis, er óhjákvæmilegt að miða allan undirbúning og skipulagningu framkvæmdanna við að uppfylla öll venjuleg skilyrði, sem sett eru fyrir slíkum lánum. Hér koma ýmis atriði til greina, svo sem trygging fyrir heilbrigðri innlendri fjáröflun á móti, rækileg athugun á þjóðhagslegu gildi framkvæmdarinnar, traustur og viðtækur tæknilegur undirbúningur o. s. frv.

Endanleg ákvörðun um fjárhagslið málsins og málið í heild yrði tekin af Alþingi, að undangenginni rækilegri athugun.

Hér að framan hefur verið rætt um undirbúning hraðbrautaframkvæmda sem höfuðtilgang fjáröflunar þeirrar, sem frumvarp þetta gerir ráð fyrir.

En ýmis önnur atvik, sem borið hefur að, eftir að gildandi vegáætlun var endurskoðuð vorið 1967, valda því, að ekki er unnt að framkvæma allt það, sem vegáætlun gerir ráð fyrir á yfirstandandi ári án aukinna tekna vegasjóðs.

Síðastliðinn vetur og haust var óvenju snjópungt, og í desember s. l. urðu miklar skemmdir á vegum af völdum vatnavaxta. Af þessum sökum er áætlað að kostnaður við vegaviðhald árið 1967 verði um 21 millj. kr. meiri en vegáætlun gerir ráð fyrir.

Þá er og ljóst, að kostnaður við brúargerðir 1967 verður um 2 millj. kr. meiri en fjárveiting í vegáætlun. Stafar þetta aðallega af því, að gerð á undirstöðum brúa á Jökulsá á Breiðamerkursandi og Brúará hjá Spóastöðum var mun erfiðari og dýrari en ætla mátti eftir botnrannsóknir. Tekjur vegasjóðs 1967 gerðu hins vegar ekki betur en að standast, þannig að umræddur kostnaður umfram áætlun 1967 greiðist af tekjum ársins 1968.

Um nauðsyn aukins fjár til viðhalds þjóðvega er vart þörf á miklum skýringum. Ekki er talið unnt að komast af með þá fjárhæð 1968, sem í vegáætlun er, þannig að viðunandi sé. Þá er einnig fyrirsjáanlegur nokkur aukinn kostnaður við vetrarviðhald vegna snjóþyngsla á þessu ári.

Til þess að unnt sé að ljúka byggingu þeirra brúa, sem gert er ráð fyrir í vegáætlun 1968, er óhjákvæmilegt að gera ráð fyrir auknum kostnaði vegna verðhækkunar á erlendu brúaefni af völdum gengisbreytingar. Einnig hafa við gerð endanlegra áætlana í nokkrum tilvikum komið fram atriði, sem leiða til aukins kostnaðar, en ekki voru kunn, er frumáætlanir þær, sem kostnaðaráætlanir vegáætlunar eru byggðar á, voru gerðar.

Þá er gert ráð fyrir sérstöku framlagi, að upphæð 4 millj. kr., til endurbóta á hættulegum stöðum, svo sem á blindhæðum, blindbeygjum og mjóum ræsum.

Framlag til lagningar vega í kaupstöðum og kauptúnum, sem hafa 300 íbúa eða fleiri, svo og til rannsókna og tilrauna við vega- og gatnagerð, nemur samtals 9.4 millj. kr.

Loks skal ráðstafað til nýrra vega, sem lokið verður við á þessu ári, 24.3 millj. kr.

Hinni nýju fjáröflun er þannig ætlað að standa undir undirbúningskostnaði hraðbrautaframkvæmda og einnig að leysa hin almennu vandamál, sem drepið var á hér að framan.

Er gert ráð fyrir, að tekjuauki ríkissjóðs yrði, ef frumvarpið nær fram að ganga, um 109 millj. kr. á þessu ári, en annars fer það að sjálfsögðu nokkuð eftir gildistöku á ákvæðanna, einkum varðandi benzínskattinn.

Áætlað er, að af þessum 109 millj. kr. gefi hækkun benzínskatts 43 millj. kr., hækkun gúmmígjalds 26 millj. kr., og hækkun þungaskattsins 40 millj. kr.

Árið 1969 myndi tekjuauki vegna hinna nýju ákvæða verða samtals um 157 millj. kr., miðað við þær áætlanir um bifreiðafjölda og benzínnotkun, sem tekjuáætlanir í vegáætlunum eru byggðar á.

Er því augljóst, að talsvert fé verður til ráðstöfunar til hraðbrauta og annarra vegafarmkvæmda á árinu 1969, sérstaklega með tilliti til þess, að ýmsir útgjaldaliðir þessa frv. falla út um n. k. áramót. Þetta kemur sér sérstaklega vel, þar sem ný vegáætlun verður samín á hausti komanda.

Skýringar við einstakar greinar.

Um 1.—2. gr.

Svo sem áður er að vikið, krefst verk það, sem hinni nýju fjáröflun er ætlað að fjármagna, svo mikillar tekjuaukningar vegasjóðs, að henni verður ekki náð, nema með því að hreyfa til hækkunar alla tekjustofna þá, sem vegasjóður hefur af umferðinni.

Um 3. gr.

a. Þessi liður er óbreyttur.

b. Hér er um að ræða hækkun frá núgildandi skatti, sem nemur í heild um 50%. Mun betra samræmi er í skattlagningunni, eins og frumvarpið gerir ráð fyrir, en nú er. Meginmunur skattlagningarinnar er þó eins og í núverandi lögum sá, að af benzínbifreiðum greiðist skattur í samræmi við notkun, en af dieselbifreiðum óháð notkuninni. Er því gert ráð fyrir, að ráðherra geti með reglugerð ákveðið, að í dieselbifreiðar, 5 tonn að eigin þyngd og stærri, megi setja ökmæla, og að síðan verði skattur af þeim greiddur í samræmi við akstursvegalengd.

Með þessu móti mundi dieselbifreið gjalda í vegasjóð skatt, sem er í samræmi við not hennar af vegunum, eins og benzínbifreið gerir nú.

Í hópi dieselbifreiða eru þær, sem aka mest um þjóðvegi landsins og slíta þeim því mest, en einnig mikið af mjög þungum bifreiðum, svo sem kranabifreiðum, sem aka tiltölulega lítið og með föstum þungaskatti myndu greiða óeðlilega mikið, miðað við not þau, sem þær hafa af vegunum.

c. Þessi liður er óbreyttur.

Um 4. gr.

Eðlilegt þykir að gera þá breytingu á framlagi vegasjóðs til lagningar vega í kaupstöðum og kauptúnum, að það sé ekki greitt af þeim tekjum sjóðsins, sem ganga til framkvæmda við hraðbrautir.