

Nd.

76. Frumvarp til laga

[69. mál]

um vega- og brúasjóð.

Flm.: Halldór E. Sigurðsson, Björn Pálsson, Garðar Halldórsson, Eysteinn Jónsson, Ágúst Þorvaldsson, Jón Skaftason.

1. gr.

Stofna skal sérstakan sjóð, er nefnist vega- og brúasjóður.

2. gr.

Greiða skal af bifreiðum sérstakt innflutningsgjald og skatt, sem renna í vega- og brúasjóð, þannig:

- a. af benzíni kr. 1.47 innflutningsgjald af hverjum lítra;
- b. af bifreiðum, sem aðallega eru gerðar til fólksflutninga, kr. 72.00 — sjötíu og tvær krónur — á ári af hverjum fullum 100 kg af þunga þeirra;
- c. af bifreiðum, sem nota annað eldsneyti en benzín, kr. 180.00 — eitt hundrað og áttatíu krónur — í þungaskatt árlega af hverjum fullum 100 kg af þunga þeirra. Af vöru- og sérleyfisbifreiðum skal þó aðeins greiða kr. 135.00. Verði ágreiningur um gerð bifreiðar, sker fjármálaráðherra úr;
- d. af bifhjólum kr. 120.00 — eitt hundrað og tuttugu krónur — árlega af hverju hjóli.

3. gr.

Hlutverk vega- og brúasjóðs er að annast kostnað við:

- a. nýbyggingu þjóðvega,
- b. endurbyggingu þjóðvega,
- c. gerð fjallvega,
- d. nýbyggingu nýbýla- og ræktunarvega,
- e. byggingu brúa,
- f. endurbyggingu gamalla brúa.

4. gr.

Alþingi skiptir fé sjóðsins á fjárlögum að fengnum tillögum vegamálastjóra.

5. gr.

Undanþegnar skatti samkvæmt b- og c-liðum 2. gr. eru skólabifreiðar. Sama gildir um bifreiðar erlendra sendisveita og erlendra ræðismanna, ef þeir eru eigi íslenskir ríkisborgarar. Enn fremur eru undanþegnir þessum skatti vagnar, sem renna á spori eða eru notaðar eingöngu af slökkviliði eða til sjúkraflutninga eða til aksturs á snjó.

Eigendur landbúnaðarbifreiða eiga rétt á endurgreiðslu skatts samkvæmt b-lið 2. gr., ef þeir sanna með vottorðum frá hlutaðeigandi skattanefndum, að bifreiðarnar hafi verið notaðar næstliðið ár að mestu eða öllu leyti við framleiðslu- og jarðyrkjustörf.

6. gr.

Fjármálaráðherra setur með reglugerð nánari ákvæði um skilgreingu á benzíni svo og önnur atriði, er þurfa þykir vegna innheimtu innflutningsgjalds og skatts samkvæmt 2. gr.

7. gr.

Eindagi skatts þess, sem ræðir í b—d-lið 2. gr., er 1. janúar ár hvert, og skal skatturinn innheimtast þar, sem bifreið er skrásett. Skattskyldan telst frá afhendingu bifreiðamerkis, ef um nýskrásetta bifreið er að ræða, en ella frá 1. janúar næsta ár á undan, og reiknast skatturinn hlutfallslega fyrir hluta úr ári, hvort sem svo stendur á, að merki hefur verið afhent á skattárinu eða skattskyld bifreið hefur ónýtt. Skatturinn telst aðeins fyrir heila mánuði, þannig að 15 dagar eða meira telst heill mánuður, en minna broti er sleppt. Lækka skal þó skattinn samkvæmt b—d-lið 2. gr. að rétttri tiltölu, ef einkennismerki bifreiðar er afhent lögreglustjóra í skrásetningarumdæmi hennar til geymslu um tíma, þó aldrei skemur en 3 mánuði, en sleppa skal broti úr mánuði við frádrátt skattsins, þannig að meira en hálfur mánuður skal reiknast sem heill mánuður, en hálfum mánuði eða minna broti skal sleppt.

Skattinn skal sá greiða, sem er skráður eigandi á gjalddaga, eða síðast var það, ef bifreið er ónýtt. Hafi bifreið skipt um eiganda (nothafa), án þess að það hafi verið tilkynnt til skráningar, hvílir greiðsluskyldan jafnframt á hinum nýja eiganda (nothafa).

8. gr.

Innheimtu gjaldsins annast lögreglustjórar, en í Reykjavík tollstjóri, og fer um reikningsskil eftir því, sem ráðuneytið skipar fyrir.

9. gr.

Fjármálaráðherra getur með reglugerð sett ákvæði um endurgreiðslu innflutningsgjalds af benzíni, ef sönnur eru færðar á, að það hafi ekki verið notað til bifreiða. Má í reglugerðinni setja ákvæði, er takmarki endurgreiðslu við ársnotkun, er nemi að minnsta kosti 250 lítrum hjá hverjum notanda, svo og aðrar takmarkanir, er nauðsynlegar þykja til að tryggja, að heimildin til endurgreiðslu gjaldsins nái réttum tilgangi.

10. gr.

Brot gegn lögum þessum og gegn reglugerðum þeim, er samkvæmt þeim verða settar, varða sektum frá 10—500 kr., nema þyngri refsing liggja við eftir öðrum lögum.

Mál út af broti gegn lögum þessum og reglugerðum, sem settar eru samkvæmt þeim, sæta sömu meðferð og almenn lögreglumál.

11. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Jafnframt eru úr gildi numin a-, c- og e-liðir 1. málsgr. og 2. málsgr. 1. gr., 2. gr., 1.—2. málsgr. 3. gr., 1.—2. málsgr. 4. gr., 5. gr. og 7.—8. gr. laga nr. 68/1949, um bifreiðaskatt o. fl., og 17. gr. laga nr. 4/1960, um efnahagsmál.

Ákvæði til bráðabirgða.

Skattar samkvæmt b—d-liðum 2. gr. skulu renna í ríkissjóð til ársloka 1961. Á árinu 1962 skal $\frac{1}{3}$ þeirra renna í vega- og brúasjóð, $\frac{2}{3}$ hlutar í ríkissjóð. Á árinu 1963 skulu $\frac{2}{3}$ hlutar renna í vega- og brúasjóð og $\frac{1}{3}$ hluti í ríkissjóð.

Greinargerð.

Góðar og öruggar samgöngur eru undirstaðan undir eðlilegu viðskiptalífi og því veigamikill þáttur í nútíma þjóðfélagi, þar sem viðskipti þegnanna eru jafnmikil og ör og raun er á orðin. Ekki sízt eru samgöngubætur áhugamál þjóðar, sem býr í jafnstrjálbýlu landi og við Íslendingar.

Miklar framfarir hafa orðið í samgöngumálum þjóðarinnar á síðustu áratugum. Ber þar hvort tveggja til, að ný og betri samgöngutæki hafa komið til, svo sem betri skip, fleiri og betri bifreiðar og flugvélar, og að samgöngukerfið hefur verið skipulagt, aukið og bætt.

Mikið átak hefur verið gert í vegabótum hér á landi á síðustu áratugum, svo sem sjá má á því, að árið 1924 eru akfærir vegir taldir 612 km, en í árslok 1958 eru þeir taldir vera 10726.3 km. En þrátt fyrir þetta má telja, að verkefni í vegabótum séu nær því óþrjótandi, enda er ástand vega mjög víða lítt við unandi, þótt akfærir séu taldir. Er það augljóst, þegar á það er litið, að í árslok 1958 var 30% af þjóðvegum aðeins ruddir vegir og 8.9% ófærir bílum. Enn þá er því búið við algerar vegleysur. Enn fremur má á það benda, að elztu lögðu vegirnir eru einmitt þar, sem umferðin er mest, og því ekki gerðir fyrir þann fjölda bifreiða, sem um þá fer nú orðið, né þann þunga, sem orðinn er á stærstu bifreiðum. Endurlagning þeirra er því knýjandi nauðsyn.

Ástand sýslu- og hreppavega er þó mun verra, þar sem 19% af sýsluvegum og 34.8% af hreppvegum eru algerar vegleysur og um 40% ruddir vegir af þeim, sem akfærir eru taldir.

Þá skal á það bent, að allir vegir okkar eru malarvegir og því viðhaldsfrekir.

Sú þróun hefur átt sér stað hjá okkur síðustu árin, að bifreiðaeign landsmanna hefur farið ört vaxandi. Árið 1950 var tala bifreiða alls 10716, en 1959 20256 eða hefur nær tvöfaldast. Þessi þróun hefur leitt til þess, að álagið á vegunum hefur vaxið mjög mikið síðustu árin, því að auk fjölda bifreiða hefur burðarþol fólks- og vöruflutningabifreiða aukizt mjög mikið og vöruflutningar á landleiðum vaxið að sama skapi. Þessi þróun hefur því kallað á aukið fjárframlag til samgöngubóta á landi, þ. e. til vega- og brúagerða.

Að sjálfsögðu hefur af hendi ríkissjóðs verið varið verulegu fé til vegamála, og skulu hér sem sýnishorn tekin eftirtalin ár, en þá voru veittar til þeirra neðan- greindar fjárhæðir samkvæmt rekstraryfirliti ríkisreiknings, fjárlaga og fjárlaga- frv. 1961. Þó eru þar teknar með 1960 og 1961 4 millj. kr. til vegamála á 20. gr. fjárlaga. eru tölurnar þessar og prósenttölur, miðað við rekstrarútgjöld þessara ára:

1950	27.683 millj. kr.	10.4 %
1951	34.760 — —	11.4 —
1960	94.964 — —	6.9 —
1961	97.910 — —	6.8 —

Af þessu sést, að dregið hefur úr framlögum til vega- og brúagerða í landinu í hlutfalli við rekstrarútgjöld ríkissjóðs. Hér er um að ræða þróun, sem við Íslend-

ingar getum ekki unað við og megum ekki una. Framlag til nýbyggingar þjóðvega og brúa hefur þó lækkað meira en þessar tölur benda til, þar sem fé til viðhalds þjóðvega hefur farið vaxandi. Þessi þróun er því fráleitari, þegar málið er skoðað nokkru nánar. Ríkissjóður hefur mætt þessum gjöldum að mestu með tolltekjum og sköttum af bifreiðum og rekstrarvörum til þeirra. Ef tímabilið 1949—1954 er athugað, kemur í ljós, að gjöldin eru nokkru hærri en tekjur ríkissjóðs af bifreiðum og rekstrarvörum til þeirra. Svo mun vera fram til ársins 1954. Hins vegar hefur það gerzt hin síðari ár, að tekjur ríkissjóðs af bifreiðum og rekstrarvörum þeirra eru verulega hærri en gjöldin. Ef tekin eru þau ár, sem áður var vitnað til, kemur þetta greinilega í ljós.

Flutningsmönnum hefur að vísu ekki tekizt að fá yfirlit yfir áætlaðar heildartekjur ríkissjóðs af bifreiðum og varahlutum til þeirra árin 1960 og 1961, en miðað við, að aðrar tekjur en benzín og þungaskattur yrðu svipaðar og 1958, mundi dæmið lita þannig út:

1950	um 30 millj. kr.
1954	— 28 — —
1960	— 176 — —
1961	— 176.4 — —

Af þessu er ljóst, að dæminu hefur gersamlega verið snúið við síðustu árin, þar sem vegfarendur hafa raunverulega lagt ríkissjóði fé. Út af fyrir sig væri ekkert við því að segja, ef sæmilega hefði verið fyrir vegamálunum séð, en svo er ekki, eins og þegar hefur verið sýnt fram á. Auk þeirra verkefna, er áður er nefnd, að koma þeim í vegasamband, er við vegleysur búa, breyta ruddum vegum í lagða, verður að hefjast handa um vegi úr varanlegu efni, þar sem umferð er mest. Framsóknarmenn fluttu á Alþingi í fyrra tillögu til þingsályktunar um stuðning ríkisins við varanlega gatnagerð í kaupstöðum og kaupúnum. Það er mál, sem biður úrlausnar fyrr eða síðar. Öll þessi verkefni krefjast mikils fjármagns, en lausn þeirra er aðkallandi.

Eins og þegar er fram tekið, hefur fjárveitingu til vegamála hrakað stórlega þrátt fyrir stórhækkaðar tekjur af bifreiðum og bifreiðahlutum. Flutningsmönnum er ljóst, að hér stefnir að algerrri kyrrstöðu um nýbyggingu þjóðvegakerfisins, og við það má ekki una, enda ómetanlegt tjón fyrir þjóðina, hvernig sem á er litið. Þessu verður að breyta, og að því stefnir þetta frv., og skal nú nokkur grein gerð fyrir því.

Með þessu frv., ef að lögum verður, er stefnt að því, að tveir tekjustofnar, þ. e. innflutningsgjald af benzíni og þungaskattur af bifreiðum, verði látnir ganga til nýbyggingar í vega- og brúagerð.

Flutningsmenn frv. telja, að þróun síðustu ára hafi sannað það, að ekki verði séð fyrir eðlilegri fjárþörf til nýbyggingar í þjóðvegakerfi landsins, ef fjárveiting til þess á að ákveðast á fjárlögum hverju sinni, þess vegna beri að verja ákveðnum tekjustofni til nýbyggingar í þjóðvegakerfinu og ekki megi verja honum til annars. Flutningsmenn þessa frv. telja, að enginn hlutur sé eðlilegri en sá, að þeir, sem um vegina fara, verði látnir byggja þá upp, en að því stefnir þetta frv.

Með þeirri breytingu, sem hér er lögð til, mundi fjárveiting til framkvæmda í vegagerð hækka í ár um ca. 23 millj. kr.

Í öðru lagi verður, ef þessi háttur verður upp tekinn, hægt að gera framkvæmdaáætlun í vegagerð lengra fram í tímann en nú er, þar sem þá lægi nokkurn veginn fyrir frá ári til árs, hve mikið fé er til framkvæmdanna.

Um 1. gr.

Gert er ráð fyrir að stofna sérstakan sjóð, er annist nýbyggingu og endurbyggingu í þjóðvegakerfi landsins.

Um 2. gr.

Tekjur vega- og brúasjóðs eru innflutningsgjald af benzíni og þungaskattur af bifreiðum. Gert er ráð fyrir, að gjöld þessi verði óbreytt eins og þau eru nú.

Um 3. gr.

Í þessari grein greinir frá hlutverki sjóðsins, en það er nýbygging og endurbygging þjóðvega og brúa ásamt gerð fjallvega og nýbýla- og ræktunarvega. Með stofnun vega- og brúasjóðs félli að sjálfsgöðu niður framlag ríkissjóðs til þessara mála.

Um 4. gr.

Gert er ráð fyrir, að Alþingi skipti fé vega- og brúasjóðs á fjárlögum hverju sinni að fengnum tillögum vegamálastjóra, eins og nú á sér stað um framkvæmdarfé til vega- og brúagerða.

Um 5.—10. gr.

Greinarnar eru hliðstæðar ákvæðum um þetta efni í lögum um bifreiðaskatt o. fl., nr. 68/1949.

Um 11. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um ákvæði til bráðabirgða.

Enda þótt fjárveiting til vegagerðar hafi dregizt svo aftur úr sem sýnt hefur verið fram á í greinargerð hér að framan, þótti þó ekki rétt að hækka framlag til vegagerðar nú meira en nemur innflutningsgjaldi af benzíni vegna þeirrar rýrnunar á tekjum ríkissjóðs, er af frv. leiðir umfram minnkuð útgjöld. Þess vegna er frestað framkvæmd á því, að tekjur af þungaskatti renni til sjóðsins, þar til á árunum 1962—1964. Með því móti ætti þessi tekjumissir ekki að verða ríkissjóði tilfinnanlegur og ráðrúm til að bæta hann upp.