

Nd.

88. Frumvarp til laga

[73. mál]

um opinbera aðstoð við varanlega gatnagerð á vegum bæjar- og sveitarfélaga.

Flm.: Geir Gunnarsson, Karl Guðjónsson, Gunnar Jóhannsson.

1. gr.

Stofna skal sjóð, er nefnist gatnagerðarsjóður. Tilgangur sjóðsins er að stuðla að varanlegri gatnagerð í kaupstöðum og kaптúnunum hér á landi með því að veita sveitarfélögum styrk til þeirra framkvæmda.

Varanleg gatnagerð telst lagning nýrra vega og gangstétta með slitlagi úr steinsteypu eða hverju öðru efni, sem metið er jafngildi hennar, svo og lagning varanlegs slitlags á eldri götur eða gangstéttir.

2. gr.

Í gatnagerðarsjóð skulu árlega renna 40 aurar af innflutningsgjaldi því af benzíni, sem ákveðið var með 17. gr. laga nr. 4 frá 19. febrúar 1960, og 20% af þungaskatti bifreiða.

3. gr.

Framlög gatnagerðarsjóðs til framkvæmda, sem um ræðir í 1. gr. laga þessara, ákvarðast af sjóðsstjórn í samráði við Samband íslenskra sveitarfélaga og skulu miðast við rúmmetra slitlags og mega ekki nema meira en helmingi af heildarkostnaði við gatnagerðina.

Heimilt er þó að taka tillit til þess, ef aðstæður við gatnagerð eru sérstaklega slæmar, og hafa þá framlagið hærra en almennt er, allt að 60% heildarkostnaðar.

4. gr.

Stjórn gatnagerðarsjóðs skal kosin af Alþingi hlutbundinni kosningu til fjögurra ára í senn. Í sjóðsstjórninni eru fimm menn, og skipar ráðherra formann sjóðsstjórnarinnar úr hópi þeirra.

5. gr.

Gatnagerðarsjóður er undanþeginn tekjuskatti, útsvari, stimpilgjaldi og öðrum sköttum til ríkis-, bæjar- eða sveitarfélaga.

6. gr.

Bæjar- og sveitarstjórnir, sem hyggjast njóta framlaga úr gatnagerðarsjóði, skulu fyrir 1. desember ár hvert senda sjóðsstjórn umsóknir sínar ásamt áætlunum um væntanlegar gatnagerðarframkvæmdir næsta árs, þar sem m. a. skal gerð grein fyrir því, hvernig séð verður fyrir þeim hluta heildarkostnaðarins, sem ekki er greiddur úr gatnagerðarsjóði.

Þegar sjóðsstjórnin hefur metið umsóknirnar og fjárhagslegan og tæknilegan undirbúning framkvæmdanna, skal hún ákvarða framlög úr sjóðnum fyrir 1. febrúar varðandi yfirstandandi ár og tilkynna umsækjendum það án tafar.

Framlög úr sjóðnum greiðast bæjar- og sveitarfélögunum, eftir því sem verkinu miðar áfram samkvæmt staðfestingu trúnaðarmanna sjóðsins.

7. gr.

Ef fjárhagur gatnagerðarsjóðs leyfir, er sjóðsstjórninni heimilt að lána bæjar- og sveitarfélögum fé úr sjóðnum til þess að standa undir þeim hluta kostnaðarins við hina varanlegu gatnagerð, sem þessir aðilar eiga sjálfir að greiða.

Lánskjör skulu miðast við það, að sjóðurinn sé ætíð fær um að sinna verkefnum sínum samkvæmt 1. gr. þessara laga. Ríkisstjórninni er heimilt f. h. ríkissjóðs að ábyrgjast slík lán.

8. gr.

Heimilt er að veita fé úr gatnagerðarsjóði til rannsókna í sambandi við gatnagerð.

9. gr.

Vegamálastjóri er framkvæmdastjóri stjórnar gatnagerðarsjóðs og sér um vörzlu sjóðsins, bókhald og fjárreiður.

Í reglugerð skal samgöngumálaráðherra setja nánari ákvæði um framkvæmd laga þessara.

10. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Á undanförnum árum hefur bifreiðaeign landsmanna mjög aukizt, en vegabætur á sama tíma eru engan veginn samsvarandi. Lagning varanlegs slitlags á þjóðvegi er á byrjunarstigi, og í kaupstöðum og kaupþúnum eru vegir að mestu án varanlegs slitlags. Slæmir vegir í þéttri byggð valda öllum aðilum óþægindum og tjóni, jafnt fótgangandi fólki, þegar vegir eru eðja eða rykkóf, sem bíleigendum, er verða fyrir stórfelldu fjárhagstjóni vegna óeðlilegs slits á farartækjum, og sveitarfélögum vegna mikils viðhaldskostnaðar. Það veldur og þjóðfélaginu í heild fjárhagslegu tjóni, hversu miklu þarf að kosta til viðhalds ökutækja og hve mikill fjöldi manna er bundinn við þau störf. Sýnt er, að á allan hátt er dýrt að búa við núverandi ástand fjölförnustu veganna og það fjármagn, sem lagt er fram til þess að leggja varanlegt slitlag á fjölfarna vegi, fæst til baka í minni viðhalds- og endurnýjunarkostnaði ökutækja og vega.

Þar sem stofnkostnaður við gatnagerð úr varanlegu efni er mikill, hefur sveitarfélögum reynzt um megn að sinna þeim framkvæmdum sem skyldi, og við því er ekki að búast, að unnt sé að gera átak í þessum efnum á þeim grundvelli, að einungis komi til fjármagn af árlegum útsvarstekjum. Þó hafa nokkur bæjarfélög hafið framkvæmdir við varanlega gatnagerð, en orðið að reyra sér þunga fjárhagsbagga vegna þess.

Af bifreiða- og benzínskatti svo og af innflutningi ökutækja og varahluta til þeirra renna í ríkissjóð milljónatugir króna, sem eigendur og notendur ökutækja greiða einir. Frá sjónarmiði þeirra væri því sanngjarnt, að einhver hluti þessara skatta færi til varanlegrar gatnagerðar, þótt sleppt sé að telja upp önnur rök, sem mæla með því. Ríkisvaldið, sem skattana fær, hefur ekki sinnt þessum málum sem skyldi. Fjárveiting í gildandi fjárlögum til steyptra og malbikaðra vega í kaupstöðum og verzlunarstöðum nemur 95 þús. kr. og er beinlínis út í hött, en sú fjárhæð hefur verið á fjárlögum um árabil.

Sanngjarnt og eðlilegt hlýtur að teljast, að ríkið veiti hluta af þeim skatttekjum, er til þess falla af ökutækjum og benzíni, sem styrk til bæjar- og sveitar-

félaga við framkvæmd varanlegrar gatnagerðar, en að því miðar það lagafrumvarp, sem hér er lagt fram.

Með lögum um efnahagsmál, nr. 4 frá 19. febr. 1960, var innflutningsgjald af benzíni hækkað um kr. 1.16 á hvern lítra. Reikna má með því, að hver eyrir þessa innflutningsgjalds gefi ríkissjóði um hálf milljón króna. Lagt er til, að 40 aurar af innflutningsgjaldinu renni í sérstakan gatnagerðarsjóð, sem aðstoði bæjar- og sveitarfélög við varanlega gatnagerð samkvæmt nánari reglum. Miðað við benzínnotkunina 1961 munu þannig renna um 20 millj. kr. til gatnagerðarsjóðs.

Jafnframt er lagt til, að 20% af þungaskatti bifreiða, sem er sérstök skattlagning dísilbifreiða í stað benzínskatts, renni í gatnagerðarsjóð, og munu sjóðnum þar bætast um 5 millj. kr.

Að öðru leyti skýrir frumvarpið sig sjálft.

Frumvarp sama efnis var lagt fram á síðasta Alþingi, en varð eigi afgreitt.