

Nd.

## 53. Frumvarp til laga

[51. mál]

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

Flm.: Halldór E. Sigurðsson, Ágúst Þorvaldsson, Vilhjálmur Hjálmarsson, Stefán Valgeirsson, Valtýr Guðjónsson.

### 1. gr.

Á eftir 86. gr. laganna komi ný grein, sem orðist svo:

Ríkisstjórninni er heimilt að innheimta sérstakt gjald af innfluttum bifreiðum og bifhjólum, og má það nema allt að 135% af fob-verði hverrar bifreiðar eða bifhjóls. Gjald þetta skal innheimt með öðrum aðflutningsgjöldum.

Ef fob-verð er ekki tiltekið, miðast gjaldið við tollmat að frádregnu flutningsgjaldi og vátryggingariðgjaldi.

Sama gjald skal innheimt af bifreiðum, sem settar hafa verið saman innanlands, og skulu slíkar bifreiðar metnar eftir sömu reglum og innfluttar, og er óheimilt að skrásetja þær, fyrr en gjald þetta hefur verið greitt.

Ríkisstjórnin úrskurðar í vafaatriðum, hvaða bifreiðar skuli gjaldskyldar.

Tekjum samkvæmt þessari grein skal varið til nýbyggingar þjóðvega, sbr. þó 32. gr.

### 2. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 1969. Jafnframt er úr gildi felld 16. gr. laga nr. 4/1960, um efnahagsmál.

### Greinargerð.

Framsóknarflokksmenn hafa alltaf látið vegamál mikið til sín taka. Þeir höfðu öðrum flokkum fremur forustu um þau mál frá þriðja til sjötta tugs þessarar aldar, en á þeim áratugum var vegakerfi landsmanna teygt út um landið, svo að það náði þá til allra landshluta og héraða og mikils meiri hluta byggðra býla í landinu.

Öllum var ljóst, að það vegakerfi, sem í upphafi var lagt um landið, var unnið við frumstæðar aðstæður, m. a. hvað verkfæri til vegagerðar snerti, og við þá umferð miðað, er þá var að verða til staðar.

Hins vegar hefur á síðari tímum orðið æði mikil breyting á möguleikum til að gera góða vegi hvað tæki áhrærir, og einnig hefur þörfin fyrir vel uppbyggða vegi og vegi úr varanlegu efni margfaldast. Því veldur aukin umferð. Nú eiga landsmenn orðið um 40 þús. bifreiðar, auk þess sem stærð þeirra og flutningsgeta hefur vaxið ört á tveim síðustu áratugum. Þar að auki hefur svo það komið til, að vöruflutningar hafa í auknum mæli færzt inn á landleiðir. Þetta o. fl. veldur því, að verkefni í vegagerð eru óþrjótandi nú, þrátt fyrir það, sem þegar hefur verið gert.

Eins og fram kemur í upphafi þessarar greinargerðar, hefur Framsóknarflokkurinn átt öðrum flokkum fremur þátt í uppbyggingu vegakerfisins. Fyrir hans forustu var brúasjóður stofnaður með lögum nr. 87 1941. Var þar farið inn á þá leið að taka tekjur af umferðinni til uppbyggingar vegakerfisins, eins eyris skattur var þá lagður á hvern benzínlítra. Árið 1943 var skattur þessi hækkaður í tvo aura. Á nýsköpunarárunum, 1946, voru lög in um brúasjóð numin úr gildi. Á árinu 1949 var brúasjóður stofnaður á nýjan leik fyrir tilstuðlan Framsóknarflokksins og þá með fimm aura skatti á benzínlítra, og á árunum 1957—1958 voru tekjur sjóðsins hækkaðar með hækkun á benzínskattinum, og einnig á árinu 1960 var benzínskattur til brúasjóðs hækkaður um þrjá aura á lítra. Með vegalögum 1963, sem sett voru með samkomulagi allra þingflokka, var brúasjóður lagður niður og vegasjóður tók við hlutverki hans. Á gildistíma laganna um brúasjóð urðu tekjur hans alls 77.8 millj. króna. Voru þá byggðar 25 stórbrýr fyrir fé úr brúasjóði. Í þeim hópi voru brú á Jökulsá á Fjöllum, tvær brýr á Blöndu, brú á Ölfusá, Þjórsá, Hvítá hjá Iðu, Lagarfljót, Hornafjarðarfljót, Skjálfandafljót, Mjósund í Hraunfirði, Gljúfurá í Borgar-

firði, Ytri-Rangá og fleiri brýr, sem hér verða ekki taldar. Segir þetta skýrt um það, hve miklu hlutverki sjóðurinn gegndi.

Á árunum eftir 1950 var stofnaður sjóður vegna vegalagningar á milli byggðarlaga. Varð tilvera þess sjóðs til að ýta á framkvæmdir eins og t. d. lagningu Austurvegar um Þrengsli, Búlandshöfðavegar o. fl.

Þessi sjóður féll, eins og brúasjóður, inn í kerfið um vegasjóð með núgildandi vegalögum.

Á árinu 1960 var flutt á Alþingi frv. um að gera einn sjóð úr þeim tveim sjóðum, brúa- og millibygðavegasjóði. Átti sá sjóður, Vega- og brúasjóður, að hafa það hlutverk, að fé hans yrði notað til nýbygginga í vega- og brúagerð. Tekjustofnar hans áttu að vera þeir, er núverandi vegasjóður hefur.

Þessi hugmynd varð að framkvæmd með vegalögum frá 1963, að öðru leyti en því, að viðhaldi, stjórn vegagerðar og öðrum kostnaði við vegagerð var bætt á þessa tekjustofna, en það hefur nú þegar sýnt sig, að það ákvæði laganna hefur gert það að verkum, að árangur laganna hefur ekki orðið sá, sem við var búizt.

Á síðasta flokksþingi Framsóknarflokksins var mörkuð heildarstefna flokksins í framkvæmd vegamála, og er hún í aðalatriðum á þessa leið:

Vegasjóður verði eflur með því, að allir sérskattar af bifreiðum og rekstrarvörum til þeirra gangi óskiptir til vegasjóðs.

Ríkissjóður leggi vegasjóðnum til fé vegna vegaviðhaldsins.

Vegasjóður taki lán til að ljúka hringvegi um landið og til lagningar lands- og þjóðbrauta.

Framkvæmd verði nú þegar rannsókn á efni til að gera úr varanlega vegi á hraðbrautum og að þeirri rannsókn lokinni verði tekin ákvörðun um efni til þeirra.

Íslenska ríkið taki erlent lán til langs tíma til að gera hraðbrautir úr varanlegu efni, og sé stefnt að því á næsta vegáætlunartímabili að koma í framkvæmd varanlegri vegagerð á þeim vegum, sem nú eru komnir í hraðbrautatölu, þ. e. leiðunum austur til Selfoss og til Borgarfjarðar, að Akranesi og Borgarnesi. Auk þess verði hraðað að gera aðalleiðina norður til Akureyrar sem fyrst úr varanlegu efni.

Okkur er ljóst, að mikið átak þarf til að koma þessum verkum í framkvæmd, en á hitt viljum við flm. minna, að íslenska ríkið lagði fram mikið fé til vegamála, þegar verið var að teygja vegakerfið til allra byggða landsins, einmitt á þeim árum, þegar ríkissjóður hafði mjög óverulegar tekjur af umferðinni. Nú er hér allt öðru til að dreifa, þar sem ríkissjóður hafði um 600 millj. kr. tekjur af umferðinni á árinu 1966 umfram það, sem fór til vegagerðar á árinu, og ríkissjóður hefur haft ca. 2.5 milljarða króna í tekjur af umferðinni á árunum 1960—1966 umfram það, sem fór til vegamála á þessu tímabili. Er af þessu augljóst, að ekki er saman að jafna möguleikum þjóðarinnar nú til að leysa verkefnið í vegagerð og þeim, sem áður voru.

Stefna sú, sem mörkuð var á flokksþingi Framsóknarflokksins síðastliðið vor, er byggð á raunhæfum möguleikum þjóðarinnar til að leysa þau verkefni, sem þjóðin þarf að leysa í vegamálum vegna eðlilegra samgangna, vegna viðskiptamála, vegna efnahags- og atvinnumála þjóðarinnar.

Frv. það, sem hér er flutt, er einn liður í að koma í framkvæmd þeirri stefnu, sem síðasta flokksþing Framsóknarflokksins markaði. Gert er ráð fyrir, að það komi til framkvæmda með næstu vegáætlun og við gerð hennar verði það fé til ráðstöfunar, er af tekjuöflun þessari mundi leiða, en miðað við reynslu s. l. ár er um að ræða fjárhæð frá 17—200 millj. króna. Með þeirri fjárhæð og erlendu lánsfé má koma í framkvæmd stórum verkum í vegagerð á næsta vegáætlunartímabili, en það er takmarkið, sem að er stefnt með þeirri stefnu, er Framsóknarflokkurinn markaði á síðasta flokksþingi, eins og að framan er lýst.