

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

Flm.: Helgi Bergs, Karl Kristjánsson, Páll Þorsteinsson, Ólafur Jóhannesson, Hermann Jónasson, Ásgeir Bjarnason.

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 váttryggingargjaldi.

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 1967. Um leið er úr gildi felld 16. gr. laga nr. 4/1960, um efnahagsmál.

Greinargerð.

Verkefnið í vegamálum hrannast upp. Tala bifreiða landsmanna hefur tvöfaldað á s. l. 10 árum, en álagið á vegakerfið eykst enn meir, því að bílarnir þyngjast og umferðarhraði eykst með ári hverju.

Undanfarin 30—40 ár hafa verið unnin stórvirki í vegamálum landsins. Viðleitnin hefur miðast við það að tengja sem flest byggðarlög landsins akvegakerfinu, þannig að bilfært yrði. Þessu verki hefur miðað vel áfram, þó að enn sé mikið ógert. Þannig eru óbyggðir langir kaflar af hringvegi um landið, ýmist alveg eftir að gera þá bilfæra eða þeir eru aðeins ruddir. Nauðsynlegt er að ljúka þessu verki sem allra fyrst.

Nú stöndum við frammi fyrir alveg nýju verkefni í vegamálum. Þar sem umferðin er orðin mest og hröðust og farartækin þyngst, verður vegagerðin að miðast við annað og meira en gera bilfært. Hún verður að miðast við að gera vegi, sem eru hagkvæmir fyrir umferðina og fara vel með farartækin. Það eru ekki litlir þjóðfélagslegir hagsmunir í húfi að takmarka slit og eyðileggingu á farartækjunum, þegar á það er litið, að bifreiðar að verðmæti 5000—6000 milljónir króna eru að staðaldri á ferðinni um vegakerfi landsins.

Óhóflega stór hluti af vegafénu fer til viðhalds eða um 100 milljónir króna af 260 milljónum. Aðeins um 60 milljónir fara til nýbyggingar þjóðvega, en 100 millj. kr. fara í brýr, til sýsluvega, kaupstaða, vélakaupa og í stjórn og undirbúning.

Með samþykkt vegalaganna viðurkenndi Alþingi tilvist þessa verkefnis. Þar er ákveðið, að þeir vegir, sem gera má ráð fyrir að innan 10 ára fari um yfir 1000 bílar á dag, skuli teljast hraðbrautir og gerast með varanlegu slitlagi. Á hinn bóginn hefur Alþingi ekki séð fyrir fé til þessara framkvæmda af samtímatekjum utan 10 millj. kr., sem ekki nægja fyrir vöxtum af því fé, sem þegar er komið í slíkar framkvæmdir.

Þau myndarlegu átök, sem gerð hafa verið í vegamálum á undanförunum áratugum, hafa nær algerlega verið kostuð af samtímatekjum. Er ljóst, að það verður einnig að gera í framtíðinni, a. m. k. að mestu leyti. Er því ljóst, að leggja verður mjög miklu meira fé til vegabygginga á komandi árum en að undanförunu.

Viða erlendis þykir sjálfsagt, að ríkistekjur af farartækjum og rekstrarvörum þeirra renni til uppbyggingar vegakerfisins. Þar til fyrir um það bil áratug var það einnig svo hér á landi, að umferðartekjurnar og útgjöldin til vegamála vögu salt. En síðan hefur æ meira af þessu fé runnið til annarra þarfa ríkissjóðs.

Félag íslenskra bifreiðaeigenda hefur látið reikna út, að á árunum 1960—1964 hafi tekjurnar af umferðinni numið 2046 milljónum króna, þar af runnu til viðhalds og byggingar vega 750 millj. kr., eða 37%, en til annarra þarfa ríkissjóðs 1295 millj. kr., eða 63%.

Frv. þetta gerir ráð fyrir því, að nokkuð af því, sem áður hefur runnið til annarra þarfa af þessum tekjum ríkissjóðs, renni nú í vegasjóð. Er um að ræða leyfisgjaldið, sem talið er að nemi nú árlega um 150 millj. króna. Þegar sveitarfélögin hefðu fengið það, sem þeim ber samkv. 32. gr. vegalaga, yrðu þá eftir 130—135 millj. kr., sem gert er ráð fyrir að rynnu eingöngu til nýbyggingar þjóðvega.