

Nd. **17. Frumvarp til laga** [15. mál]
um happdrættislán ríkissjóðs fyrir hönd Vegasjóðs vegna framkvæmda við
Norðurveg.

Flm.: Eyjólfur K. Jónsson, Ingvar Gíslason, Pálmi Jónsson, Páll Pétursson,
Halldór Blöndal, Stefán Valgeirsson, Friðjón Þórðarson.

1. gr.

Ríkissjóður gefur út happdrættisskuldabréf að upphæð allt að 1 200 milljónir
króna til sölu innanlands á næstu árum.

2. gr.

Happdrættisskuldabréfin eru á handhafa og falla í gjalddaga eigi síðar en að 10 árum liðnum frá útgáfudegi þeirra.

3. gr.

Af skuldabréfunum eru ýmist greiddir vextir eða vinningum úthlutað í samræmi við útdrátt númera, sbr. 5. gr.

4. gr.

Skuldabréfin eru verðtryggð og undanþegin framtalsskyldu, vextir og vinningar eru skattfrjálsir.

5. gr.

Ráðherra setur að fengnum tillögum Seðlabanka Íslands reglugerð um framkvæmd útboðsins, vaxta- og vinningskjör, flokkun bréfanna og útdráttardaga. Skal við ákvörðun kjaranna hafa hliðsjón af almennum vaxtakjörum á hverjum tíma.

6. gr.

Reglur XIX. kafla laga nr. 85 frá 23. júní 1936, um mál til ógildingar skjala o. fl., gilda ekki um skuldabréf skv. lögum þessum.

7. gr.

Fjármunir þeir, er inn koma fyrir sölu happdrættisskuldabréfanna, skulu renna til Vegasjóðs, og skal þeim varið til að greiða kostnað við uppbyggingu Norðurveggar milli Akureyrar og Reykjavíkur. Kostnaður við framkvæmd þessarar fjáröflunar greiðist af söluandvirði skuldabréfanna.

8. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Vegna vaxandi bifreiðaumferðar finna landsmenn allir nú fyrir því, hve ófullkomið vegakerfi landsins er. Þrátt fyrir miklar vegaframkvæmdir s. l. áratug eru allir sammála um nauðsyn þess, að þær þurfi enn að auka og afla til þeirra meira fjár. Þegar ákvörðun var tekin um gerð vegar á Skeiðarársandi, var jafnframt ákveðið að efna til útboðs happdrættisskuldabréfa. Framkvæmdum á Skeiðarársandi er nú lokið, og er þá eðlilegt, að við taki nýtt stóráttak í vegagerð, og rétt að nota m. a. þá fjáröflunarleið, sem felst í útgáfu happdrættisskuldabréfa.

Unnið er nú að nýjum kostnaðaráætlunum við gerð framtíðarveggar milli Akureyrar og Reykjavíkur á vegamálastofnunni og munu þær væntanlega liggja fyrir, þegar mál þetta kemur til umræðu og afgreiðslu í nefnd. Ljóst er, að heildarkostnaður við vegagerðina verður mun hærrí en þær 1200 milljónir kr., sem ríkisstjórninni er heimilað með frumvarpi þessu, ef samþykkt verður, að afla að láni, en til viðbótar yrði framkvæmdin fjármögnuð með fé skv. vegáætlun og samgönguáætlun Norðurlands. Ætti þá að vera séð fyrir fjármagni til að ljúka uppbyggingu vegarins og hefjast handa um að leggja hann bundnu slitlagi. En til að ljúka verkinu yrði jafnframt leitað eftir láni erlendis og ákvörðun tekin um slíka lántöku, þegar kostnaðaráætlunir liggja fyrir og upplýsingar um hugsanleg lánakjör.

Ekki er því að leynd, að nú er þörf aðhalds við opinberar framkvæmdir, og einkum er nauðsynlegt að halda í skefjum eftirspurn eftir vinnuafli. Samt sem áður verður að ráðast í ýmsar meiri háttar framkvæmdir á næstu árum, og þá er einmitt heppilegt að láta þau verkefni ganga fyrir, sem útheimta lítið vinnuafli, eins og vegagerð þessi, þar sem fyrst og fremst eru notaðar stórvirkar vinnuvélar, enda má

slá framkvæmdum við brýr á frest, ef menn telja það nauðsynlegt, en raunar eru ekki ýkjamar gar brýr, sem endurbyggja þarf á þessari leið á næstunni.

Æskilegt væri að ljúka þessum framkvæmdum á 3—4 árum og hefjast þá handa við enn aðrar stórfamkvæmdir í vegamálum, einmitt með því m. a. að hagnýta happdrættisskuldabréf. En fjáröflun með þessum hætti til meiri háttar vegafamkvæmda gerir það að verkum, að meira fjármagn verður til annarra aðkallandi framkvæmda í vegamálum.

Góður vegur milli Akureyrar og Reykjavíkur kemur ekki einungis norðlenskum byggðum að gagni, heldur einnig Vesturlandi, Vestfjörðum og Austfjörðum — og auðvitað landinu öllu, því að Sunnlendingar hagnýta veg þennan að sjálfsögðu og gera í vaxandi mæli, eftir því sem bílaeign vex og vegurinn batnar.

Í héruðunum, sem þessi vegur liggur um, búa nú 35000 manns eða 40% landsmanna utan Reykjavíkur og Reykjaness. Munu þessar byggðir styrkjast verulega við vegabæturnar, og er óvíst, hvort hægt er að gera annað átak í bráð, sem hefði jafnmikil áhrif á jákvæða byggðabróun í landinu, enda tengir vegurinn saman þéttbýlustu svæði landsins, þar sem samtals búa meira en $\frac{3}{4}$ hlutar landsmanna.

Eðlilegt er, að meira fjármagns sé aflað til opinberra framkvæmda með lántökum hjá almenningi en hingað til hefur tíðkast. Ríkisvaldið slær þá ekki eignarhaldi á fé manna, heldur tekur það að láni. Skattheimta verður þannig léttbærari, og eignir alþýðu verða meiri en ella. Vegamálin eru það svið opinberra framkvæmda, sem almenningur hefur einna mestan áhuga á. Þess vegna er auðveldast að afla fjár til þessara framkvæmda með skuldabréfaútgáfu. Ef útgáfa þeirra bréfa, sem hér er gert ráð fyrir, gengur vel, má hefja ný útboð vegna annarra vegafamkvæmda.

Í frumvarpinu er ekki ákveðið, hvaða kjör skuli fylgja bréfunum, heldur skuli það ákveðið með reglugerð. Ekki er heldur útilokað, að samhliða happdrættisvinningum verði um að ræða vexti af bréfunum, sem þá yrðu að sjálfsögðu lágir. Hins vegar verða kjörin í heild að miðast við almenn vaxtakjör á hverjum tíma og vera með þeim hætti, að almennan áhuga veki.