Mál nr. S-166/2019 Birt: 02.07.2019

Áform um lagasetningu:

Frumvarp til laga um heimild til að stofna til samvinnu opinberra aðila og einkaaðila um fjármögnun, framkvæmdir og veghald á tilteknum köflum þjóðvega.

Stjórn Félags íslenskra bifreiðaeigenda varar við áformun í máli nr. S-166/2019 um heimildir til stjórnvalda og einkaaðila um vegtolla, veggjöld eða notendagjöld ofan á þá miklu skatta sem þegar eru lagðir á eign og rekstur fjölskyldubílsins.

Fram kemur í kynningu á málinu að Vegagerðin telji nauðsynlegt að fara í um 200 verkefni á næsta aldarfjórðungi sem áætlað er að kosti yfir 400 milljarða króna. Aukið fjármagn til vegagerðar í gildandi fjármálaáætlun dugar engan vegin til að fullnægja þörfinni. Það er mat FÍB að átaks sé þörf í viðhaldi og nýframkvæmdum vega, sérstaklega vegna þeirrar vanrækslu sem vegakerfið hefur mátt þola á liðnum árum. Framlög til vega hafa verið langt undir skatttekjum hins opinbera af notkun ökutækja í mörg ár. Skattlagning á eign og rekstur fjölskyldubílsins er stærsti tekjuliður ríkissjóðs af umferðina. Notkun fjölskyldubílsins hefur hverfandi áhrif á slit og viðhald vega samanborið við notkun þyngri atvinnuökutækja.

Sumarið 2018 skipaði samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra starfshóp til að fjalla um forgangsröðun framkvæmda og nýjar leiðir til fjármögnunar þeirra. Starfshópurinn skilaði skýrslu sinni í apríl 2019. Í upphafsorðum skýrslunnar segir að álag á vegi landsins hafi aukist mikið síðustu árin m.a. vegna fjölgunar ferðamanna. Á sama tíma hafi framlög til vegagerðar verið óvenju lág sem hlutfall af landsframleiðslu sem aftur kalli á aukið viðhald og nýframkvæmdir. Rétt er að taka fram að þrátt fyrir samdrátt til vegagerðar þá hafa skattar ríkissjóðs af bílum og eldsneyti verið að aukast á liðnum árum.

Starfshópurinn leggur til breytta forgangsröðun skattfjár til að fjármagna vegaframkvæmdir og mögulega gjaldtöku (vegtolla) að framkvæmdum loknum. Í skýrslunni er fjallað um tæknilausnir víða um heim til að afla nýrra skatta með vegtollum. Það kemur fram í skýrslunni að ríkisframkvæmdir eru ódýrasti kosturinn vegna lægri fjármagnskostnaðar. Eðlilega þjónar það hagsmunum neytenda best og tryggir mestan þjóðhagslegan ábata að auka umferðaröryggi og draga úr umferðarþunga með sem hagkvæmustum hætti.

Áform stjórnvalda um mögulega lagasetningu varðandi fjármögnun vegaframkvæmda og veghald og í leiðinni mögulegar á breytingar á vegalögum nr. 80/2007 sem sett hafa verið fram í samráðsgáttinni gengur lengra en það sem lagt er til í skýrslu starfshóps samgönguráðherra. Starfshópurinn telur æskilegt að fjármagna flýtiframkvæmdir með viðbótar ríkisútgjöldum eða breyttri forgangsröðun í ríkisútgjöldum. Sú leið er hagkvæmari fyrir ríkið en aðrir kostir vegna lægri fjármagnskostnaðar. Reynist ekki unnt að fjármagna flýtiframkvæmdir af ríkisfé með beinum hætti leggur starfshópurinn til að stofnað verði opinbert hlutafélag sem sjái um framkvæmdir, lántökur og innheimtu veggjalda að framkvæmdum loknum. Í áformum stjórnvalda er gengið lengra og lagt til að ábyrgð einkaaðila nái til fjármögnunar verkefna, *í heild eða að hluta, framkvæmdarinnar sjálfrar, og reksturs og viðhalds að framkvæmd lokinni og þar til gjaldtöku lýkur. Samið verði um gjaldtöku í tiltekinn tíma, þ.e. þar til framkvæmdin er fullfjármögnuð*. Þarna er ekki verið að tala um opinbert hlutafélag.

FÍB varar við einkavæðingu í vegakerfinu. Sporin hræða s.s. nýjasta dæmið um samvinnuverkefnið í tengslum við gerð Vaðlaheiðarganga sannar. Þar er öll fjármögnun og fjárhagsleg áhætta hjá ríkinu. Kostnaður vegfarenda hækkar með nýjum tollum og forgangur framkvæmda á grundvelli umferðaröryggis er ekki tryggður þar sem sterkir hagsmunahópar komast upp með að setja sínar áherslur framar í framkvæmdaröð.

Það er langur vegur að halda að umræðunni um vegtolla sé lokið. FÍB hefur áhyggjur af áformum um nýja skatta á fjölskyldurnar í landinu ofan á þá 80 milljarða króna sem bíleigendur borga þegar í formi skatta og gjalda á bíla og umferð. Vegtollar eru aukin skattbyrði, þeir bætast við þær greiðslur sem umferðin skilar nú þegar. Engin áform hafa verið kynnt um að lækka aðra skattheimtu af bílum og umferð. Einkabíllinn er eina samgönguformið fyrir almenning sem skilar meiri tekjum í ríkissjóð en sem nemur kostnaði.

FÍB ítrekar hér á eftir fyrri ábendingar um vegtolla, mikilvægi öruggra vega og ríflegar tekjur ríkissjóðs af bílum og umferð:

**Vegtollar eru meingölluð innheimtuaðferð**

Að sjálfsögðu fagnar FÍB áformum stjórnvalda um úrbætur á helstu vegum landsins. Aftur á móti er FÍB alfarið á móti því að framkvæmdirnar verði fjármagnaðar með vegtollum. Hér eru 10 ástæður sem skýra afstöðu FÍB.

1. Vegtollar eru mjög dýr leið til að hafa tekjur af umferðinni. Tal um 5% kostnað miðað við tekjur stenst ekki skoðun. Raunsærra er að áætla 15% þar sem umferð er mikil og 60-80% þar sem umferð er lítil.
2. Vegtollar eru mun kostnaðarsamari en aðrar innheimtuaðferðir stjórnvalda af bílum og umferð. Kostnaður við vegtolla felst m.a. í dýrum tækjabúnaði, hugbúnaði, tengingum, innheimtukostnaði, viðhaldi, endurnýjun og almennum rekstri. Í Hvalfjarðargöngum nam þessi kostnaður þriðjungi af tekjum. Virðisaukaskattur er jafnframt innheimtur af vegtollum.
3. Skyndileg áform um vegtolla fela í sér lýðræðishalla. Enginn þeirra sem nú talar fyrir vegtollum kynnti þann ásetning sinn fyrir síðustu kosningar. Kjósendur fengu ekki tækifæri til að taka afstöðu til slíkra hugmynda.
4. Vegtollar þýða aukna skattbyrði, þeir bætast við þær greiðslur sem umferðin skilar nú þegar. Engin áform hafa verið kynnt um að lækka aðra skattheimtu af bílum og umferð.
5. Vegtollar mismuna vegfarendum eftir búsetu og ferðatilgangi og leggjast þyngst á þá sem hafa minna aflögu. Ávinningur af búsetu á ódýrari svæðum fer fyrir lítið.
6. Það er lýðskrum að lofa þeim sem mest aka tug prósenta afslætti af vegtollum. Ef þeir sem mest nota vegina eiga að borga sama og ekkert þá skila vegtollarnir aldrei áformuðum tekjum. Fjarstæðukennt er að verðlauna þá sem mest aka og valda mestum umhverfisáhrifum.
7. Vegtollar á þjóðvegum gera lítið til að létta áhyggjum stjórnvalda af minnkandi tekjum af eldsneytissköttum vegna fjölgunar rafbíla (orkuskiptin). Akstur á þessum leiðum er aðeins hluti af heildarumferð á landinu á hverjum degi.
8. Fáheyrt er að innheimta sérstaka vegtolla vegna öryggisúrbóta og eðlilegrar uppbyggingar á grundvallar samgönguæðum þjóðfélagsins. Umferðin skilar nú þegar nægum tekjum til að standa undir þessum útgjöldum.
9. Reynslan erlendis frá sýnir að ríkisvaldið selur einkafyrirtækjum réttinn til að eignast og reka fjölförnustu hluta samgöngukerfisins með vegtollum. Almennri umferð er breytt í arðbæra féþúfu.
10. Það er ekki hægt að réttlæta vegtolla með því að benda á að þetta sé gert víða erlendis. Skattar á bifreiðanotkun íslenskra heimila eru með þeim hæstu sem þekkjast um víða veröld. Nýir skattar í fomi vegtolla eru frekleg aðför að fjárhag margra fjölskyldna sérstaklega þeirra sem þurfa að sækja þjónustu um langan veg.

**Betra vegakerfi borgar sig sjálft**

Engin þörf er á sérstakri skattheimtu eða vegtollum til að borga uppbyggingu vegakerfisins. Úrbæturnar borga sig sjálfar og rúmlega það. Eftirfarandi 10 atriði renna stoðum undir þessar staðreyndir.

1. Í samgönguáætlun Alþingis kemur fram að samfélagslegur kostnaður af umferðarslysum geti verið á bilinu 40-60 milljarðar króna á ári. Með betra og öruggara vegakerfi má lækka þennan kostnað um 20-25 milljarða króna á ári. Úrbæturnar borga sig því sjálfar.
2. Flest umferðarslysin eiga sér stað á fjölförnustu leiðunum á suðvesturhorninu. Ávinningurinn af fyrirhuguðum úrbótum þjóðvega á því svæði er ótvíræður. Ávinningurinn af tvöfalda kaflanum á Reykjanessbrautinni er sá að engin banaslys hafa orðið þar, en fyrir tvöföldun voru þau eitt eða fleiri á hverju ári.
3. Lækkun útgjalda sjúkrahúsa og endurhæfingarstofnana vegna umferðarslysa getur staðið undir fjármögnun öruggari þjóðvega. Heildarútgjöld ríkissjóðs þurfa ekki að aukast um eina krónu.
4. Samfélagslegt tap einstaklinga sem lenda í umferðarslysum og fjölskyldna þeirra gæti minnkað um 5-10 milljarða króna á ári. Minni kostnaður tryggingafélaga stuðlar að lægri iðgjöldum.
5. Minnkað álag á viðbragðsaðila með fækkun umferðarslysa dregur úr þörf þeirra fyrir framlög úr ríkissjóði.
6. Greiðar samgöngur með góðu vegakerfi stuðla að betri nýtingu innviða samfélagsins og þar af leiðandi hagvexti.
7. Greiðar samgöngur draga úr þrýstingi á samþjöppun íbúðabyggðar. Þær gera einstaklingum og fjölskyldum auðveldara að velja búsetu eftir þörfum og á ódýrari svæðum á landinu, til hagsbóta fyrir alla.
8. Heildarávinningurinn af stórbættu vegakerfi kemur fram á öllum sviðum. Framleiðni þjóðfélagsins eykst. Greiðari umferð styttir ferðatíma og dregur úr mengun. Vöruflutningar verða ódýrari og þar með njóta einstaklingar jafnt og fyrirtæki góðs af. Hreyfanleiki vinnuafls og fyrirtækja eykst.
9. Jarðgöng víða um land sýna best hve ávinningurinn af góðum og öruggum samgöngum er mikill.
10. Lántaka vegna samgöngubóta eru einhver besta fjárfestingin sem ríkisvaldið getur tekist á hendur, auk þess að stuðla að heilbrigðum skuldabréfamarkaði.

**Skattar af bílum og umferð skila nú þegar miklum tekjum í ríkissjóð**

Bílar og umferð standa nú þegar undir allri uppbyggingu og rekstri vegakerfisins og gott betur. Engin þörf er á aukinni skattheimtu með vegtollum til að standa undir því. Hér eru nokkrar staðreyndir og ábendingar.

1. Samtals er áætlað að skattar á innflutning og notkun bíla skili ríkissjóði 80 milljörðum króna á árinu 2019.
2. Aðeins hluti af heildartekjum ríkisins af bílum og umferð fer í nýbyggingu og viðhald vegakerfisins, eða 29 milljarðar af þessum 80 milljörðum króna.
3. Einkabíllinn er eina samgönguformið fyrir almenning sem skilar meiri tekjum í ríkissjóð en sem nemur kostnaði.[[1]](#footnote-1) Álögur á þunga atvinnubíla (vörubíla, flutningabíla og rútur) standa ekki undir kostnaði við það slit og álag sem þeir valda í vegakerfinu.
4. Skattlagning á bíla og umferð á sér stað með margvíslegum hætti. Þar á meðal eru vörugjöld við innflutning bíla, bifreiðagjald, kílómetragjald af stórum bílum, eldsneytisskattar, kolefnisgjald og flutningsjöfnunargjald.
5. Virðisaukaskattur leggst ofan á öll viðskipti sem tengjast bílum og umferð. Virðisaukaskattur er neytendaskattur sem almenningur stendur að öllu leyti undir með kaupum sínum á vörum og þjónustu.
6. Bifreiðagjald er bráðabirgðaskattur sem lagður var á þyngd bíla fyrir 30 árum til að staga upp í fjárlagagat. Það er enn innheimt og skilar nú 8 milljörðum króna í ríkissjóð.
7. Kolefnisgjald á eldsneyti var fyrst lagt á 2010. Þá skilaði það einum milljarði króna, núna 3,7 milljörðum.
8. Sveitarfélögin láta ekki sitt eftir liggja í gjaldtökunni. Engar götur eru lagðar nema fyrst sé greitt gatnagerðargjald. Víða í stærri sveitarfélögum eru tekin bílastæðagjöld á miðlægum svæðum og slík gjaldtaka fer hratt vaxandi.
9. Orkuskiptin krefjast þess að ríkisvaldið hugi að nýjum leiðum til gjaldtöku af bílum og umferð sem miðast við afnot vegakerfisins. Lausnin felst ekki í vegtollum á stöku stað. Frekar að greitt verði í samræmi við ekna kílómetra. Slíkt gjald gæti tekið mið af álaginu sem ökutækið veldur vegakerfinu með þyngd sinni og þeim umhverfisáhrifum sem það hefur. Framkvæmd slíkrar gjaldtöku þarf ekki að vera flóknari eða dýrari en álestur á raforkumæla heimilanna.
10. Ástæða er til að benda á að auknar álögur ríkisvaldsins á bíla og umferð eru m.a. ætlaðar til að niðurgreiða innanlandsflug fyrir einstaklinga sem búa fjarri höfuðborgarsvæðinu, óháð efnahag viðkomandi.

*Fyrir hönd stjórnar Félags íslenskra bifreiðaeigenda*



Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri

1. https://issuu.com/vtisweden/docs/vti-aktuellt\_nr\_4\_2018/1?ff&e=4888952/66900945) bls 9. [↑](#footnote-ref-1)