

Umsögn -Áform um frumvarp til laga um heimild til að stofna opinbert hlutafélag um uppbyggingu og rekstur samgönguinnviða

Umsögnin er sett fram sem athugasemdir við málsgreinar í greinargerð við mál nr. 130/2022, birt 18.07.2022, og samantekt í lokin.

Mgr. 1. Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar er lögð áhersla á að ráðist verði í skilgreindar þjóðhagslega arðsamar flýti framkvæmdir í samgöngum á grundvelli fölbreyttari fjármögnunar og samstarfs við einkaaðila. Einnig er lögð áhersla á að mótuð verði áætlun um uppbyggingu og fjármögnun jarðganga og horft til reynslu nágrannabjóða. Þá verði stofnað opinbert félag um jarðgangagerð.

Ath. 1. Engin þörf er á að flækja stjórnáætlun um skilgreindar framkvæmdir, hvorki við undirbúning, framkvæmd eða rekstur. Ná mætti fram hagkvæmi með samruna Vegagerðarinnar (sjá lög 120/2011) og Veðurstofu Íslands (sjá lög 70/2008). Í greinargerð með því frumvarpi kæmi fram þjóðhagslegur ávinningur, áhrif á loftlagsmál og jafnréttismál. Miðað við síðustu útgefna ársreikninga, uppreiknaða með neysluvísitölu og 13% hagræðingu, fæst árlegur ábati á bilinu 1 til 2 milljarðar, sjá töflu.

| <i>Uppr. m.v. NV</i> | Gjöld f. afskriftir | Launagjöld |
|--------------------------|---------------------|------------|
| Veðurstofa Íslands [Mkr] | 2.877 | 1.978 |
| Veðurstofa Íslands [%] | 100% | 69% |
| Vegagerðin [Mkr] | 14.013 | 5.019 |
| Vegagerðin [%] | 100% | 36% |
| Innviðastofnun [Mkr] | 14.694 | 6.087 |
| Innviðastofnun [%] | 100% | 41% |
| árleg hagkvæmni [Mkr] | 2.196 | 910 |

Smástofnun um eitt innheimtuverkefni kostar a.m.k. 430 Mkr. í heildargjöld, þar af 230 Mkr. í laun (sbr. Innheimtustofnun sveitarfélaga). Árlegur sparnaður ríkisins væri því allt að 2,5 milljarðar kr.

Mgr. 2. Fyrstu skrefin í þá átt að flýta þjóðhagslega arðsömum samgönguframkvæmdum voru tekin með gildistöku laga um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir, nr. 80/2020, þar sem veitt var heimild til að semja við einkaaðila um samvinnu við sex tilgreindar framkvæmdir. Lykilþáttur slíkra verkefna er að forsendur séu fyrir innheimtu notkunargjalda af notendum mannvirkjanna og að framkvæmdakostnaður sé þannig endurheimtur, a.m.k. að mestum hluta. Þá kom fram í greinargerð með samgönguáætlun 2020 til 2034 að stefnt sé að gjaldtöku af umferð í jarðgöngum á Íslandi sem fjármagna eigi rekstur og viðhald ganganna sem og hluta framkvæmdakostnaðar nýrra jarðganga.

Ath. 2. Best þekkt verkefnið sem lýtur ofangreindu er Hvalfjarðargöng sem opnuðu um mitt ár 1998 og sem Vegagerðin tók við undir lok árs 2019, er ríkið yfirtók Spöl ehf. eftir 20 ár eins og um var samið. Því virðist tilgangslaut með öllu að fjölga opinberum stofnunum í sambærilegum verkefnum. Jafnframt staðfestir þetta að jarðgöng eru mismunandi þjóðhagslega arðbær, þannig að aukið flækjustig mun einungis draga úr ávinningi samgöngubóta.

Vert er að minnast þingræðu Halldórs Blöndal, fyrrverandi samgönguráðherra, þann 21.okt.2004 hvar hann segir m.a. „...Það er því alveg ljóst að það getur ekki til þess komið meðan veggjald er tekið af

Hvalfjarðargöngum að veggjald verði tekið af Sundabraut. Þetta er öldungis ljóst í þeim samningum sem fyrir liggja. Ef ráðist yrði í einhverja slíka framkvæmd og menn hygðust taka veggjald yrði því að fara í sérstaka samninga um það, sem ég hef ekki trú á að gert verði. ... Það er auðvitað rétt að við förum á fámenna staði. Ef við horfum til Vestfjarða, Súgandafjarðar, Flateyrar og Ísafjarðar, munar ekki mikið um veggjald sem þar yrði innheimt. Við getum sagt hið sama um Eyjafjörð, milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar, vegna þess að þar er engin hjáleid...“.

Mgr. 3. Margvíslegur þjóðfélagslegur ávinningur fylgir því að flýta slíkum framkvæmdum, s.s. aukið umferðaröryggi, stytting leiða með þeim jákvæðu umhverfisáhrifum sem því fylgja og betri og öruggari tengingar byggða og atvinnusvæða.

Ath. 3. Rétt er að þjóðhagslegur ávinningur er forsenda afskipta ríkisins af samgöngubótum. Þjóðhagslegur ávinningur er í dag metinn á forsendum sjálfbærni, þ.e. litið er hið minnsta til efnahags, umhverfis og samfélags. Áhrif breytinga eru tilgreindar í greinargerðum með lögum, svo sem á fjárhag ríkisins og jafnréttismál. Stærri framkvæmdir fara í umhverfismat o.s.frv. Alþingi tekur svo lokaákvörðun byggt á fulltrúalýðræði. Ef litið er til Fjarðarheiðarganga sem dæmi, má sjá að umferð annarra en íbúa á Seyðisfirði er óverulegt hlutfall, en 99,8% Íslendinga búa ekki á Seyðisfirði og um 1% ferðamanna koma með Norrænu til Seyðisfjarðar. Sjá töflu um umferð (úr gögnum Vegagerðarinnar).

| Umferð (Vg. 2022) | ÁDU | SDU | VDU | Veggjald [kr.] | Tekjur [Mkr./ári] |
|-------------------------------------|------------|------------|------------|----------------|-------------------|
| Hvalfjarðargöng | 7.600 | 9.700 | 5.900 | 750 | 2.081 |
| Fagridalur | 1.200 | 1.650 | 880 | - | - |
| Norðfjarðargöng | 790 | 970 | 680 | 1.500 | 433 |
| Fjarðarheiði | 550 | 1.000 | 245 | - | - |
| Ferjubryggja Sfj. | 1.300 | 1.950 | 720 | - | - |
| Norræna ökutæki *2 | 62 | 185 | - | - | - |
| Hámark v. Norrænu | 82 | 246 | - | - | - |
| Fjarðarheiði -hámark Norræna | 468 | 754 | 245 | 2.500 | 427 |
| Hámark Norræna/Fjarðarheiði | 15% | 25% | 0% | | 64 |

Ef hver ferð kostar eins og áætlað er í töflunni munu íbúar á Seyðisfirði greiða um 95% veggjalda Íslendinga um Fjarðarheiðargöng (sjá nánar um þjónustusókn á Austurlandi árið 2018 í skýrslu Bygðastofnunar) eða um 400 Mkr. ári sem gera um 600.000 kr. á hvern af um 650 íbúum þar. Ferðir vegna Norrænu mun standa fyrir um 64 Mkr. alls eða um 3.000 kr. fyrir um 21.000 farþega. Draga má þá ályktun að flýta slíkri framkvæmd er afar óskynsamlegt og nánast óforsvaranlegt ef hún er íþyngjandi fyrir þá sem síst skyldi.

Mgr. 4. Í samvinnu innviðaráðuneytisins, fjármála- og efnahagsráðuneytisins og Vegagerðarinnar hefur verið unnið að mótun traustrar og hagfelldrar umgjörðar slíkra innviðaverkefna til framtíðar. Greiningar benda til þess að fýsilegast sé að halda utan um slík verkefni í opinberu hlutafélagi sem verði að fullu í eigu ríkisins. Þannig fæst skýr umgjörð og utanumhald um þessi verkefni. Lykilþáttur í starfsemi félagsins er að halda utan um fjármögnun verkanna, þ.m.t. innheimtu notkunargjalda. Eftir á þó að taka afstöðu til þess hvort rétt sé að það verði í einu slíku félagi eða fleirum.

Ath. 4. Í samræmi við stefnu ríkisstjórnarinnar í loftlagsmálum hefur Hagfræðistofnun Íslands lagt mat á ávinning ýmissa aðgerða, m.a. núverandi niðurfellingu virðisaukaskatts á núll-losunar ökutæki. Reyndar hefur Rafbílasamband Íslands bent á þversagnir og rangfærslur í reiknilíkani

Hagfræðistofnunar, sem vert er að taka fullt tillit til. Jafnframt er í stjórnarsáttmála boðað „nýtt tekjulíkan“ vegna þeirra tekna sem tapast þegar færri aka á farartækjum sem ganga fyrir bensíni eða díslu.

Svo virðist sem engin tengsl séu á milli stofnunar nýrrar ríkisstofnunar um innheimtu veggjalda og umhverfismála, hér losun gróðurhúsalofttegunda eða „nýja tekjulíkansins“. Í því ljósi ætti að flýta gerð „nýs tekjulíkans“, þar með talið hvernig umferð einstakra ökutækja er mæld. Sjálfvirk kerfi til þessa eru alþekkt og hálf sjálfvirk kerfi, svo sem ökuritar í flutningabílum o.s.frv., vel þekkt.

Samantekt

Fyrirhuguð ríkisstofnun er óþarfur og kostnaðarsamur milliliður sem engu skilar sem nýtt tekjulíkan vegna umferðar gæti ekki gert. Jafnframt hefur hún engin áhrif á umhverfismál, s.s. loftlagsmál, né kynjajafnréttismál. Hún mun ekki stuðla að fækkum á einbreiðum brúm, sem ætti að vera eina flýttiverkefnið í samgöngumálum.

Verst er að hún mun skattleggja íbúa í jaðarbyggðum algerlega úr hófi.

Virðingarfyllst,

Bjarni Hjarðar