

Reykjavík, 16. júlí 2019

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti
Sölvhólsögðu 7
101 Reykjavík
srn@srn.is

Efni: Umsögn SVP – samtaka verslunar og þjónustu um áform um lagasetningu sem varðar samvinnu um tilteknar vegaf framkvæmdir og gjalddöku á einstökum vegköflum.

Hinn 2. júlí sl. birti samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið áform um tvö lagafrumvörp á samráðsgátt stjórnvalda, Ísland.is. Annars vegar um að ræða áform um setningu sérlaga sem eiga að gera stjórnvöldum fært að semja við einkaaðila um að taka sér gerð tiltekkinnar vegaf framkvæmda á grundvelli samvinnuverkefnis (PPP). Í þeim áformum er gert ráð fyrir að framkvæmdirnar verði fjármagnaðar að hluta eða heild með töku gjalda af vegfarendum. Hins vegar eru uppi áform um breytingu á ákvæðum vegalaga, nr. 80/2007, þ.e. ætlunin er að styrkja heimildir Vegagerðarinnar til gjalddöku á einstökum vegköflum að undangenginni ákvörðun í samgönguáætlun.

SVP – Samtök verslunar og þjónustu hafa tekið áformin til skoðunar. Meðal aðildarfyrirtækja samtakanna eru fyrirtæki sem starfa við vöruflutninga á landi auk þess sem önnur aðildarfyrirtæki eru með einum eða öðrum hætti háð vegasamgöngum. Þessi fyrirtæki hafa því verulegra hagsmuna að gæta þegar að þess háttar fjármögnum samgönguf framkvæmda kemur sem gert er ráð fyrir í áformaskjölunum.

Almennt eru SVP fylgjandi því að hið opinbera beiti sér fyrir því að ráðist verði í samgönguf framkvæmdir sem skila samfélaginu ábata. Þegar að forgangsroðun framkvæmda kemur ætti því að horfa sérstaklega til þess að framkvæmdir styðji við verðmætasköpun og dragi úr fórnarkostnaði. Í því samhengi má segja að forsendur tillagna starfshóps um fjármögnun samgönguf framkvæmda, sem koma fram í skýrslunni *Vegaf framkvæmdir – leiðir til fjármögnunar* frá apríl 2019 séu afar skynsamlegar.

Þegar að álagningu veggjalda kemur vakna hins vegar ýmis álitamál sem snerta hagsmuni vegfarenda. Með nokkurri einföldun má segja að gildandi greiðsluþátttaka vegfarenda eigi sér stað að meginstefnu í gegnum skatta sem almennt er lagðir á ökutæki og eldsneyti. Undantekningin felst hins vegar í kílómetragjaldi sem einungis er lagt á þung ökutæki samkvæmt ákvæðum laga um olúgjald og kílómetragjald, nr. 87/2004. Gildandi skattlagning eldsneytis endurspeglar vegnotkun og umhverfismál en kílómetragjaldi er ætlað að tryggja greiðsluþátttöku vegna vegslits. Þá greiða eigendur ökutækja bifreiðagjald sem að hluta tekur tillit til loftslagsmála. Ef tekið er mið af skýrslunni frá apríl 2019 námu tekjur ríkisins af umferð rúmum 47 milljörðum kr. á árinu 2018 og munu samkvæmt fjármálaáætlun fyrir árin 2020–2024 áfram nema verulegum fjárhæðum.

Á eftirhrunsárunum voru framlög til samgönguf framkvæmda skorin við nögl og nú blasir við mikil endurbótaþörf. Tekjur af skattlagningu ökutækja og eldsneytis hafa síðasta áratuginn að verulegu leyti runnið til annarra málaflokka en samgangna og því er eðlilegt að útgjöld til samgönguf framkvæmda verði a.m.k. að sinni í nokkrum forgangi. Almennt skila samgöngubætur atvinnulífi og samfélaginu í heild ávinningi í formi styttri ferðatíma og lægri óhappa- og slysatíðni. Undir slíkum kringumstæðum skapast betri forsendur fyrir fjölbreyttara atvinnulíf og bætta nýtingu framleiðsluþátta. Að mati SVP er því á heildina litið afar jákvætt að áformað sé að ráðast í löngu tímabærar samgönguf framkvæmdir. Í þjóðhagslegu tilliti verður hins vegar að hafa nokkurn vara á þar sem framkvæmdaþungi má ekki gera fjár- og peningamálastjórn erfitt fyrir og verður að hafa takmörkuð ruðningsáhrif á aðrar atvinnugreinar. Þar að auki mega auknar álögur ekki draga úr þrótti atvinnufyrirtækja.

Samkvæmt upplýsingum frá Samgöngustofu er sendi- og vörubifreiðum mikið ekið á ári hverju a.m.k. ef tekið er mið af akstri fólksbifreiða. Sendi- og vörubifreiðar eru jafnan búnar öflugri vélum en

fólksbifreiðar og nýta meira eldsneyti enda eru þær nýttar við flutning nauðsynja- og framleiðsluvara innanbæjar og milli landshluta. Því má ætla að hlutdeild atvinnulífsins í tekjum ríkisins sé hlutfallslega stór. Þar sem skattar og gjöld endurspeglast með einum eða öðrum hætti í verðlagningu á vörum og þjónustu hafa hækkunar þeirra óbein áhrif á neytendur og samkeppnisstöðu atvinnugreina. Þegar af þeim sökum er nauðsynlegt að horfa á heildarmynd afleiðinga skatt- og gjaldtöku á atvinnulífið.

Skilningur samtakanna að veggjöld, sem áformað er að heimila Vegagerðinni að leggja á vegna notkunar og einstökum vegaf framkvæmdum og gjöld sem einkaaðilar leggja á vegna notkunar framkvæmda sem settar verða í samvinnuverkefni, eigi að koma til viðbótar gildandi kostnaðarþátttöku atvinnulífsins. Ef af verður er ákveðin hætta á að gjaldtakan hækki rekstrarkostnað atvinnurekenda sem aftur getur leitt til hækkunar útsöluverðs vara innanlands og herra útflutningsverðs vara sem seldar eru úr landi, t.d. sjávarafurða. Fari svo getur að einhverju leyti dregið úr efnahagslegum umsvifum. Þegar tekið er tillit til þess að gjaldtakan á að ná til einstakra framkvæmda er hætt við að áhrifin komi í ríkum mæli fram á nærliggjandi svæðum. Rekstrarkostnaður ökutækja er hár á Íslandi m.a. vegna skatta og gjalda. Viðbótarálögur munu óhjákvæmilega koma fram í neikvæðum áhrif á rekstur fyrirtækja sem eru háð vegasamgöngum. Hafa ber í huga að álögur á atvinnurekendur sem reka ökutæki hafa hækkað töluvert síðustu ár m.a. samfara hækkingu kolefnisgjalds.

Að mati SVP er afar brýnt að framangreint verði tekið til skoðunar í samhengi áformanna. Ekki verður séð að lagt hafi verið mat á neikvæð áhrif veggjalda á neytendur og atvinnurekstur. Þá verður ekki heldur séð að tekið hafi verið tillit til þeirra neikvæðu áhrifa sem kunna að koma fram á svæðum í nágrenni framkvæmda. Nauðsynlegt er að slíkt áhrifamat verði unnið áður en ákveðið verður að ráðast í einstakar framkvæmdir. Þar sem þeim samgönguf framkvæmdum sem ætlunin virðist að flýta er m.a. ætlað að hafa jákvæð byggðaáhrif í för með sér er gerð slíks mats afar brýn.

Þegar að kílómetragjaldi kemur telja SVP rökrétt að tekið verði tillit til þess að veggjöld munu óhjákvæmilega taka nokkurt mið af viðhaldskostnaði. Því væri eðlilegt að þeir kílómetrar sem eknir verða á samgöngumannvirkjum sem hafa verið fjármöggnuð með veggjöldum verði undanþegnin kílómetragjaldi. Í því samhengi má einnig benda á að álagningar kerfi kílómetragjalds er komið til ára sinna og er afar forneskjulegt ef litið er til álagningar kerfa í okkar helstu nágrennaríkjum. Til að mynda skapar kerfið enga hvata til þess að draga úr álagi á vegi með bættum fjöðrunarbúnaði eða fjölgun öxla.

Samandregið eru skattar og gjöld á umferð atvinnutækja háir á Íslandi. Hætt er við að viðbótagjaldtaka muni hafa óæskileg áhrif á neytendur og atvinnurekstur, einkum í nágrenni við þær framkvæmdir sem verða fjármagnaðar með veggjöldum. SVP skora á ráðuneytið að búa svo um hnútana að þessi áhrif verði metin sérstaklega og við þeim brugðist með aðgerðum sem taka mið af heildarmynd skatta og gjalda á ökutæki sem rekin eru í atvinnurekstrarskygni.

Virðingarfyllst,

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Andrés Magnússon
framkvæmdastjóri