

6. janúar 2019.

## Umsögn um veggjöld

*Kjartan Stefánsson,*

*Norðurbrú 1, Garðabæ.*

Hingað til hefur vegagerð verið fjármögnuð með framlögum á fjárlögum. Tekna hefur meðal annars verið aflað með ýmsum gjöldum á bifreiðar og rekstur þeirra. Einnig er sá möguleiki fyrir hendi að taka lán til stórra framkvæmda eða selja ríkiseignir.

### **Góðar samgöngur, öflugt viðskiptalíf**

Hvarvetna í heiminum hafa góðar samgöngur stuðlað að öflugum viðskiptalífi. Um það eru mörg dæmi að fornu og nýju. Undanfarna áratugi hafði tekist að byggja upp nokkuð gott vegakerfi hér á landi þótt sigið hafi á ógæfuhliðina síðustu árin. Þetta skapaði mörg tækifæri. Ferðaþjónustan hefur náð að blómstra og skilað ómældum tekjum í ríkissjóð, greiðir fiskflutningar hafa með bættem samgöngum á landi aukið sérhæfingu og hagræði í sjávarútvegi, unnt hefur verið að sameina heilbrigðisþjónustu á landsbyggðinni og lækka kostnað þar með og fleira mætti nefna. Góðar samgöngur efla þjóðarhag um leið og þær greiða götu einstakra vegfarenda hverju sinni.

### **Vegamálin vanrækt**

Vegna aukinnar umferðar og til að tryggja öryggi þarf að veita meira fé til vegamála, bæði til viðhalds og nýrra framkvæmda. Þetta hefur legið fyrir um nokkurt skeið. Vandinn er sá að þessi málaflokkur hefur verið vanræktur á seinni árum. Við gerð fjárlaga næstu árin þurfa

vegamálin því að fá meira vægi en áður. Verkefni alþingismanna er að velja og hafna þegar kemur að því veita fé til einstakra málaflokka. Íslenska ríkið er ekki á flæðiskeri statt og hvers vegna er erfiðara að sinna vegamálum nú en var hér á árum áður? Þingmenn þurfa að finna annað ráð en að varpa vandanum yfir á skattgreiðendur.

### **Ærin gjöld á bifreiðaeigendur**

Óþarft er að taka fram að nú þegar eru álögur á bifreiðaeigendur mjög miklar og langt umfram framlög ríkisins til vegamála. Öll frekari gjaldtaka á bifreiðaeigendur er óhófleg, hvort sem er í formi vegtolla eða annarra gjalda. Aukin umferð hefur líka skapað meiri tekjur í ríkissjóð sem ættu að gefa frekari svigrúm til vegagerðar. Tekjur ríkissjóðs hljóta jafnframt að hafa aukist umtalsvert vegna aksturs erlendra ferðamanna um vegi landsins, jafnt gjöld af bílaleigubílum, hópferðabílum og eldsneyti. Hvert renna þeir peningar?

Þá má líka nefna að ef ríkið telur sig ekki hafa efni á því að undanskilja rafbíla frá margvíslegum opinberum gjöldum þá er miklu einfaldara að afnema slíkar undanþágur en leggja á vegtolla.

### **Veggjöldin eru skattahækkun**

Því er haldið fram að rétt sé að leggja á veggjöld til að láta þá borga sem vegina nota. Veggjöld á helstu stofnleiðir til og frá höfuðborgarsvæðinu þjóna þeim tilgangi illa. Þeir sem aka frá höfuðborginni til Hveragerðis borga þá sama gjald og þeir sem aka frá borginni til Egilsstaða. Og erlendir ferðamenn sem koma á bílum með ferju til Seyðisfjarðar geta ekið nánast um allt land án þess að greiða veggjöld. Veggjöld á stofnleiðir eru ekkert annað en lítt dulbúin skattahækkun sem reyndar leggst aðallega á höfuðborgarbúa og þá sem búa í nágrenni höfuðborgarinnar en sækja vinnu eða þjónustu þangað.

Það skýtur skökku við að sá stjórnáaflokkur sem nú berst harðast fyrir skattahækkun í formi veggjalda skuli hafa boðað skattalækkun fyrir kosningar.

## **Veggjöld sem valkostur**

Í einstaka tilvikum eru veggjöld réttlæt看leg þegar vissum skilyrðum er fullnægt. Gerð Hvalfjarðarganga er gott dæmi um það. Við opnun þeirra höfðu vegfarendur val um að aka gömlu leiðina fyrir Hvalfjörð eða nýta sér göngin. Þeir höfðu þannig val milli tveggja kosta og voru ekki verr settir en áður. Sama gildir um Vaðlaheiðargöngin. Menn hafa val um að aka Víkurskarð eftir sem áður án veggjalds. Önnur Hvalfjarðargöng og Sundabraut eru dæmi um nýjar vegaf framkvæmdir sem hægt væri að ráðast í og fjármagna með veggjöldum.

Sum staðar erlendis eru innheimt veggjöld á hraðbrautum. Þar háttar gjarnan þannig til að vegfarendur eiga val um að aka eftir sveitavegum eða landshlutavegum og komast þannig leiðar sinnar án þess að fara á hraðbrautirnar. Hér á landi er slíku tvöföldu vegakerfi vart til að dreifa. Sveitavegir og þjóðvegur 1 tvinnast víða saman. Umbætur á þjóðvegi 1, til dæmis tvöföldun á einhverjum vegarkafli, eru því varla framkvæmdir sem henta til að fjármagna með gjaldröku ef ekkert val er um aðrar leiðir.

## **Hvað liggur á?**

Veggjöld voru ekki kosningamál fyrir síðustu kosningar og ekki er minnst á þau í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar. Þeim var heldur ekki fundinn staður í nýsamþykktum fjárlögum. Nú dúkkar þetta mál upp í tengslum við samgönguáætlun og það á að keyra í gegn með offorsi að því er virðist.

Innleiðing veggjalda er stórt og viðamikil mál og grundvallar stefnubreyting sem krefst ítarlegrar umræðu og skoðunar. Óþarft er að rasa um ráð fram. Hugsanlega mætti afla aukins fjár til vegagerðar með sölu ríkiseigna eins og áður er nefnt eða finna aðrar leiðir.

Heppilegra væri að afganguáætlun sérstaklega, með þeirri óvissu sem hvort sem er ríkir um fé til vegaframkvæmda á fjárlögum frá ári til árs, án þess að taka afstöðu til stórfelldra skattahækkana á bifreiðaeigendum. Þá gefst nægur tími í vetur til að fara ofan í saumana á hugmyndum um veggjöld.