



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Reykjavík 9. janúar 2019

Viðbót við umsögn Félags íslenskra bifreiðaeigenda um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019- 2033 og samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023

Vegna fullyrðinga sitjandi formanns umhverfis- og samgöngunefndar um nauðsyn fyrirvaralausrar upptöku vegtolla á helstu þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu þykir stjórn FÍB ástæða til að árétta fyrri umsögn félagsins til nefndarinnar.

Þar sem mikil umræða hefur átt sér stað í þjóðfélaginu um kosti og galla vegtolla og nauðsyn eða ástæðuleysi upptöku þeirra, þá þykir FÍB einnig rétt að hnykkja á eftirfarandi við umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, til viðbótar við það sem áður hefur komið fram eða til áréttingar.

FÍB óskar efir fundi með umhverfis- og samgöngunefnd til að fara nánar yfir sjónarmið félagsins og skiptast á skoðunum. FÍB er neytenda- og hagsmunasamtök hátt í 18 þúsund fjölskyldna bifreiðaeigenda og vegfarenda á Íslandi.

Vegtollar eru meingölluð innheimtuaðferð

Að sjálfsgöðu fagnar FÍB áformum stjórnvalda um úrbætur á helstu þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu. 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 þriðjung 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 90% afslætti af vegtollum. Greiðsla upp á 100-140 krónur stæði ekki undir innheimtukostnaði. 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 til og frá höfuðborgarsvæðinu 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. Fáheyrnt 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. Víða erlendis eru vegtollar réttlættir á þeim forsendum að vegfarendur eiga val um aðrar leiðir, en seinfarnari. Ekkert slíkt er í boði þegar kemur að þjóðvegum til og frá höfuðborgarsvæðinu.

Betra vegakerfi borgar sig sjálf

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 umferðarslys 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 afborgunum lána vegna öruggari þjóðvega til og frá höfuðborgarsvæðinu. 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 á suðvesturhorninu draga úr þrýstingi á samþjöppun íbúðabyggðar á höfuðborgarsvæðinu. Þær gera einstaklingum og fjölskyldum auðveldara að velja búsetu eftir þörfum og á ódýrari svæðum í nágrenni höfuðborgarsvæðisins, til hagsbóta fyrir alla.
8. Heildarávinningurinn af stórbættu vegakerfi kemur fram á öllum sviðum. Framleiðni þjóðfélagsins eykst. Greiðari umferð styttr ferðatíma og dregur úr mengun. Vöruflutningar verða ódýrari og þar með njóta einstaklingar jafnt og fyrirtæki góðs af. Hreyfanleiki vinnuafis 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 Álögur á þunga atvinnubíla (vörubíla, flutningabíla og rútur) standa ekki undir kostnaði við það slit og álag sem þeir valda í vegakerfinu.

¹ https://issuu.com/vtisweden/docs/vti-aktuellt_nr_4_2018/1?ff&e=4888952/66900945) bls 9.

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 slíkt 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