

Ég andmæli áformum um álagningu veggjalda eins og þær koma fram í forsendum meiri hluta Umhverfis- og samgöngunefndar.

Víða erlendis eru veggjöld en þá hefur yfirleitt verið haft að leiðarljósi að hinn almenni skattborgari hafi tök á að keyra endurgjaldslaust aðrar leiðir á áfangastað. Íslenskur almenningur greiðir nú þegar ýmis opinber gjöld sem ætlað er að fari í vegaf framkvæmdir. Réttara væri að það fjármagn væri eyrnamerkt til vegaf framkvæmda í stað þess að lítill hluti þess fari þangað líkt og nú er.

Einnig ætti að rukka ferðamenn sem ekki greiða krónu til innviðaupbyggingar um ákveðið gjald, t.d. gistinóttgjald sem færi í innviðaupbyggingu ásamt gjöldum skattborgara.

Að lokum vil ég taka undir rökstuðning FÍB um málið, <https://www.fib.is/is/um-fib/frettir/hvad-er-svona-slaemt-vid-vegtolla>:

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 þriðjungu 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. 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 fépúfu.
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.

Undirritað: Anna S. Ólafsdóttir