

## Tillaga til þingsályktunar

um yfirtöku ríkisins á Speli ehf. og niðurfellingu veggjalds um Hvalfjarðargöng.

Flm.: Jón Bjarnason, Árni Þór Sigurðsson, Katrín Jakobsdóttir, Þuríður Backman.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra og fjármálaráðherra að semja um yfirtöku ríkisins á Speli ehf. í því skyni að veggjald um Hvalfjarðargöng verði felld niður eigi síðar en 1. júní 2008. Gert verði ráð fyrir kostnaði við verkefnið á fjárlögum ársins 2008.

### Greinargerð.

Árið 1990 stofnuðu Vegagerðin, Járnblendifélagið hf. og Akranesbær félag um jarðgangagerð undir Hvalfjörð. Ári síðar stofnuðu þessir aðilar hlutafélagið Spöl ehf. Gangagerðin var boðin út 1994, framkvæmdir við göngin hófust 1996 og þau voru opnuð fyrir umferð tveimur árum síðar, þ.e. 1998.

Með opnun Hvalfjarðarganga 11. júlí 1998 varð að veruleika samgöngumannvirki sem ekki var á dagskrá af hálfu ríkissjóðs og framkvæmdin var ekki á þágildandi samgönguáætlun. Spölur ehf. vann að verkefninu á grundvelli sérstakra laga og samnings við ríkissjóð sem heimiluðu félaginu að fjármagna, byggja og reka Hvalfjarðargöng. Opinberir aðilar áttu og eiga meiri hluta í Speli ehf. og kveðið er á um að ríkinu verði afhent göngin til eignar þegar þau hafa verið borguð upp, sem gert var ráð fyrir að yrði á 20 árum.

Öllum er kunnugt hvernig félaginu hefur tekist að uppfylla þau markmið sem sett voru í upphafi. Árangurinn af starfi félagsins er sá að umferð hefur aukist verulega milli höfuðborgarsvæðisins og Vesturlands og jákvæð áhrif vegtengingarinnar er langt umfram væntingar. Aukin umferð hefur gefið meiri tekjur en spáð var og það hefur gert mögulegt að lækka veggjöldin, sömuleiðis var árið 2005 samið um endurfjármögnun lána á hagstæðari kjörum. Að óbreyttu mun Spölur greiða lán sín að fullu 2018 og göngin þá renna til ríkissjóðs eins og samningar og lög gera ráð fyrir. Í upphafi var gengið út frá því að vegfarendur hefðu val um að aka Hvalfjarðargöng eða Hvalfjörðinn. Reynslan er sú að vel yfir 90% vegfarenda nota Hvalfjarðargöng og líta svo á að göngin séu eðlilegur hluti af vegakerfi landsmanna. Þrátt fyrir að Hvalfjarðargöng hafi verið byggð á ákveðnum forsendum um að veggjald greiddi upp stofnkostnað þá hafa forsendur breyst að því leyti að göngin eru eina vegamannvirkið á Íslandi þar sem sérstakri gjaldtöku er beitt. Ríkissjóður hefur haft margs konar hag af verkefninu sem m.a. kemur fram í mun minni stofnkostnaði og rekstri vegarins fyrir Hvalfjörð auk margs konar samfélagslegs ávinnings sem m.a. felst í styttri vegalengdum. Það sjónarmið að áframhaldandi gjaldtaka um Hvalfjarðargöng sé ósanngjörn á því rétt á sér í ljósi þess að aðrir vegir sem gerðir eru af ríkinu eru án veggjalds og ekki liggur fyrir nein heildarstefnumótun um hvort eða hvernig ríkið hyggst beita álagningu veggjalda við byggingu og rekstur umferðarmannvirkja. Jafnræðissjónarmið kalla því á að gjaldtöku þessari verði aflétt.

Þingmál um þetta efni hafa áður verið flutt. Meðal annars lagði Guðjón Guðmundsson á 131. löggjafarþingi fram þingsályktunartillögu um niðurfellingu eða verulega lækkun veggjalds í göngunum (þskj. 75, 75. mál) og er tillaga hans fylgiskjal með þessari tillögu. Þá

voru málefni Hvalfjarðarganga talsvert til umræðu í aðdraganda síðustu alþingiskosninga og var þá einkum vakin athygli á því hversu mikil mismunun fælist í því fyrirkomulagi að innheimta veggjöld í göngunum, einum samgöngumannvirkja. Það viðhorf kom m.a. fram hjá oddvita Samfylkingarinnar í Norðvesturkjördæmi og hét hann því að beita sér fyrir breytingu á þessu fyrirkomulagi. Í grein Guðbjarts Hannessonar í Morgunblaðinu 12. febrúar sl. segir m.a.: „Allt frá því að Hvalfjarðargöngin voru tekin í notkun um mitt ár 1998 hafa orðið umtalsverðar breytingar í vegamálum á Íslandi og ráðist hefur verið í stórframkvæmdir án þess að gjaldtaka fylgdi. Ekki er gjaldtaka í Fáskrúðsfjarðargöng og ekki er áætlað að gjald verði tekið í Héðinsfjarðargöng og er þó um fleiri samgönguleiðir að ræða í báðum tilfellum. Þegar hugmyndir komu fyrst um Hvalfjarðargöng var nokkur andstaða við gangagerðina og ýmsir sögðu að göngin væru dekurverkefni íbúa Akraness og svæðisins sunnan Skarðsheiðar og að framkvæmdin myndi draga úr vegagerð annars staðar, einkum á Vesturlandi. Þannig var núverandi samgönguráðherra andstæðingur gangagerðarinnar á þeim tíma. Nú 8 árum síðar held ég að allir séu sammála um hvílikt framfaraskref göngin voru fyrir byggðapróun á Vesturlandi og Snæfellsnesi og alla þá fjölmörgu sem annars hefðu þurft að aka um Hvalfjörðinn. Umferð um göngin hefur aukist langt umfram umferðarspár og er meðtalsumferð komin yfir 5.000 bíla á dag. Það kann að virðast freistandi að halda veggjaldirinu og reyna þannig að hraða tvöföldun Hvalfjarðarganga. Rökin gegn því eru hins vegar að það er augljós mismunun á samkeppnisstöðu byggðalaga norðan Hvalfjarðar gagnvart byggðum á Suðurlandi og Reykjanesi, að þurfa eitt svæða að greiða veggjald. Það er vandséð hvað réttlætir að ein leið út úr Reykjavík sé skattlögð.“ Og í niðurlagi greinarinnar segir: „Að vel athuguðu máli hef ég ákveðið að beita mér fyrir því að veggjaldið verði fellt niður sem fyrst ef ég fæ til þess völd og áhrif á Alþingi Íslendinga. Ég tel það auðveldlega hægt án þess að skerða fé til annarra vegaf framkvæmda úti á landi.“ Fyrsti flutningsmaður þessarar tillögu skrifaði einnig um þetta mál sl. vetur og er grein hans í Skessuhorninu frá 21. febrúar sl. birt sem fylgiskjal með tillögunni. Þá samþykkti kjördæmisþing Vinstri hreyfingarinnar – græns framboðs í Norðvesturkjördæmi ályktun í október 2004 þar sem skorað er „... á Alþingi og samgönguráðherra að beita sér fyrir átaki í samgöngubótum í Norðvesturkjördæmi og finna leiðir til að lækka gjaldtöku í Hvalfjarðargöng,“ eins og m.a. segir í ályktuninni.

Að mati flutningsmanna er skynsamlegasta leiðin sú að ríkið yfirtaki einkahlutafélagið Spöl og þar með allar skuldbindingar þess. Með því væri lúkningu þeirra samninga sem gerðir voru við Spöl ehf. árið 1995 flýtt. Þá yrði samhliða tekin ákvörðun um að fella niður veggjöldin í göngunum en í vegáætlun hvers árs yrði gert ráð fyrir framlagi til að standa undir rekstri ganganna eins og öðrum vegamannvirkjum og greiðslu áhvílandi lána vegna framkvæmdarinnar til ársins 2018. Nú munu lán Spalar ehf. nema um 3,9 milljörðum kr., en þar af er m.a. skuld við lífeyrissjóði um 2,7 milljarðar kr. og lánstími þeirra til ársins 2018. Rekstrarkostnaður Hvalfjarðarganga eru um 200 millj. kr. á ári, en niðurfelling veggjalds mundi lækka kostnað af rekstri ganganna.

**Fylgiskjal I.****Tillaga til þingsályktunar um veggjald í Hvalfjarðargöng.**  
(Þskj. 75, 75. mál á 131. löggjafarþingi.)

Flm.: Guðjón Guðmundsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að leita leiða til að fella niður eða lækka verulega veggjald í Hvalfjarðargöng.

**Greinargerð.**

Hvalfjarðargöngin voru tekin í notkun 11. júlí 1998. Umferð um göngin hefur aukist jafnt og þétt og er miklu meiri en áætlanir gerðu ráð fyrir. Umferðin hefur verið sem hér segir:

<i>Tímabil</i>	<i>Fjöldi bíla</i>
Júlí 1998 til sept. 1998	233.329
Okt. 1998 til sept. 1999	1.001.952
Okt. 1999 til sept. 2000	1.108.884
Okt. 2000 til sept. 2001	1.222.302
Okt. 2001 til sept. 2002	1.265.928
Okt. 2002 til sept. 2003	1.311.986
Okt. 2003 til júní 2004	u.þ.b. 930.000
<i>Samtals</i>	<i>7.074.381</i>

Gerð Hvalfjarðarganga var einkaframkvæmd. Spölur ehf. á og rekur göngin. Hluthafar eru:

Grundartangahöfn	23,5%
Sementsverksmiðjan	17,6%
Íslenska járnblendifélagið	14,7%
Skilmannahreppur	11,6%
Vegagerðin	11,6%
Akraneskaupstaður	8,7%
Smærri hluthafar	12,3%

Veggjöld hafa staðið undir afborgunum, vöxtum og rekstrarkostnaði. Á veggjöldin leggst 14% virðisaukaskattur. Veggjöld og virðisaukaskattur hafa verið sem hér segir:

<i>Tímabil</i>	<i>Veggjöld í millj. kr.</i>	<i>Virðisaukaskattur í millj. kr.</i>
Júlí 1998 til sept. 1998	202,7	28,4
Okt. 1998 til sept. 1999	811,3	113,6
Okt. 1999 til sept. 2000	774,1	108,3
Okt. 2000 til sept. 2001	844,4	118,2
Okt. 2001 til sept. 2002	879,8	123,2
Okt. 2002 til sept. 2003	904,8	126,7
Okt. 2003 til júní 2004	574,2	80,4
<i>Samtals</i>	<i>4.991,3</i>	<i>698,8</i>

30. júní 2004 námu langtímalán Spalar ehf. 5.353 millj. kr. Þar af var skuld við ríkissjóð 2.250 millj. kr. Innskattur virðisauka af framkvæmdum við göngin nam 937,6 millj. kr. Frá því að Hvalfjarðargöngin voru gerð hefur ríkið látið gera álíka löng göng milli Fáskrúðsfjarðar og Reyðarfjarðar, verið er að grafa göng undir Almannaskarð og ákveðið hefur verið að hefja gangagerð milli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar. Áður hafði ríkið staðið fyrir gerð Vestfjarðaganga. Þá hefur á undanförunum árum verið lagt mikið fjármagn í vegagerð, m.a. eru framkvæmdir hafnar við tvöföldun Reykjanesbrautar sem mun kosta u.þ.b. 4 milljarða kr. Sammerkt með öllum þessum samgöngumannvirkjum er að notkun þeirra er gjaldfrí að Hvalfjarðargöngum einum undanskildum. Það hlýtur að teljast sanngirnismál að landsmenn allir sitji við sama borð hvað þetta varðar. Stór hópur fólks fer daglega um Hvalfjarðargöng fram og til baka til skóla og vinnu og greiðir háar fjárhæðir fyrir notkun ganganna. Þannig greiðir einstaklingur, sem fer daglega um göngin til vinnu, rúmlega 200 þús. kr. á ári í veggjald. Til að greiða þá upphæð þarf hann að hafa um 350 þús. kr. í laun þegar reiknað er með sköttum og lífeyrissjóðsgreiðslum. Það kom fram hjá formanni stjórnar Spalar ehf. nýlega að væntanlega þyrfti að innheimta veggjald næstu 12 árin til að greiða upp skuldir fyrirtækisins. Á þeim tíma þarf því einstaklingur, sem sækir vinnu um Hvalfjarðargöng, að þéna u.þ.b. 4,2 millj. kr. til að standa undir gangagjöldum á sama tíma og notendur annarra ganga og samgöngumannvirkja greiða ekki eina krónu. Þannig mun t.d. íbúi Mosfellsbæjar, sem vinnur í stóriðjunni á Grundartanga, nota 350 þús. kr. af árlegum tekjum sínum til að greiða fyrir notkun Hvalfjarðarganga á sama tíma og íbúi Fáskrúðsfjarðar, sem vinnur í stóriðjunni á Reyðarfirði, greiðir ekki eina krónu fyrir notkun Fáskrúðsfjarðarganga, íbúi á Flateyri, sem sækir vinnu til Ísafjarðar, greiðir ekki eina krónu fyrir notkun Vestfjarðaganga og íbúi á Siglufirði, sem mun sækja vinnu til Dalvíkur, mun ekki greiða eina krónu fyrir notkun Siglufjarðarganga. Þá er ekki gert ráð fyrir veggjöldum á Reykjanesbraut.

Það er óviðunandi fyrir þá sem fara um Hvalfjarðargöng að þurfa einir notenda samgöngumannvirkja hér á landi að greiða gjald í þessi mannvirki. Því er hér lagt til að ríkisstjórninni verði falið að leita leiða til að fella niður eða a.m.k. lækka verulega veggjaldið í Hvalfjarðargöng, t.d. í tengslum við sölu Símans, en rætt hefur verið um að nota hluta söluandvirðis hans til samgöngumála.

Mörg dæmi eru um að veggjaldið hafi dregið úr áhuga fyrirtækja á að setja upp starfsemi norðan Hvalfjarðar. Talið er að allt að 500 manns noti göngin daglega vegna vinnu og skóla. Það er því augljóst byggðamál að veggjaldið falli niður eða a.m.k. lækki verulega.

## Fylgiskjal II.

*Jón Bjarnason:*

### **Fráleitt að nota veggjald um Hvalfjarðargöng til að fjármagna aðrar vegaf framkvæmdir í landinu.**

(Skessuhorn, 21. febrúar 2007.)

Hlutfélagið Spölur var á sínum tíma stofnað til að gera göng undir Hvalfjörð. Var félaginu heimilt að taka veggjald til að greiða rekstur og stofnkostnað á ákveðnu tímabili. Miðað var við 25 ár. Að því loknu skyldu göngin renna formlega til ríkisins sem almennur hluti þjóðvegakerfisins án gjaldtöku. Heimilt var að stytta þann tíma ef mögulegt var.

Spölur er að langstærstum hluta í eigu opinberra aðila og þessi leið við fjármögnun ganganna þótti eina færa leiðin á þeim tíma. Hvalfjarðargöngin voru gríðarmikil samgöngubót og eru löngu orðinn fastur hluti af hinu almenna samgöngukerfi landsmanna.

Ég hef ekki fundið í lögum heimild Spalar ehf. til innheimtu veggjalds til annarra samgöngumannvirkja en núverandi Hvalfjarðarganga.

### **Innheimta 200 milljónir kr. á ári til annarra verkefna.**

Í Morgunblaðinu 15. og 18. janúar sl. er kynnt samkomulag milli Spalar og Vegagerðarinnar fyrir hönd samgönguráðherra „um undirbúning að tvöföldun Hvalfjarðarganga og Vesturlandsvegur um Kjalarnes“. Í því skyni er ákveðið „að verðgildi veggjaldsins um núverandi Hvalfjarðargöng verði hið sama til ársins 2018 en mun ekki lækka líkt og svigrúm hefði ella verið til.“

Í fréttinni er vitnað til stjórnarformanns Spalar um að að óbreyttu hefði verið unnt að lækka veggjaldið um 15–20 % eftir tvö ár en ákvörðun tekin um að halda því óbreyttu til að safna fyrir nýjum framkvæmdum. Veggjöld nú eru um 1 milljarður á ári. Er þá verið að leggja árlega um 200 milljónir aukalega á vegfarendur um Hvalfjarðargöng til annarra verkefna.

Vissulega er tímabært að huga að tvöföldun Hvalfjarðarganga og vegaf framkvæmdir á Kjalarnesi eru afar brýnar. En það er hinsvegar fráleitt að láta vegfarendur um Hvalfjarðargöng greiða sérstaklega fyrir þær væntanlegu framkvæmdir. Verður heldur ekki séð að það samræmist lagaramma Spalar og Hvalfjarðarganganna enda er það fullkomlega siðlaust að krefja vegafendur um Hvalfjarðargöng um sérstakt gjald til að fjármagna aðrar vegaf framkvæmdir.

### **Hvalfjarðargöngin eru hluti almenna þjóðvegakerfis landsins.**

Þó nauðsynlegt hafi verið talið á sínum tíma að fjármagna Hvalfjarðargöng með gjaldtöku eru nú breyttir tímar.

Fyllilega er tímabært að endurskoða gjaldtökuna um Hvalfjarðargöngin. Göngin eru löngu orðin hluti almenns vegakerfis og í stað þess að nýta gjaldið til að fjármagna aðrar vegaf framkvæmdir ætti að leita allra leiða til að lækka það verulega eða fella alveg niður.

Það er ekkert jafnræði í því að íbúar Akaness, Borgarfjarðar, Vesturlands og reyndar allra sem eru háðir tíðum ferðum um göngin séu skattlagðir sérstaklega til fjármögnunar almennra þjóðvega í landinu.