

Frumvarp til laga

um breytingu á vegalögum, nr. 80/2007, með síðari breytingum (innleiðing EES-gerða o.fl.).

(Lagt fyrir Alþingi á 143. löggjafarþingi 2013–2014.)

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 8. gr. laganna:

- a. Í stað orðanna „10 km“ í 1. málsl. b-liðar 2. mgr. kemur: 2 km.
- b. 1. og 2. málsl. c-liðar 2. mgr. orðast svo: *Héraðsvegir* eru vegir sem liggja að býlum, starfrækslu atvinnufyrirtækja, kirkjustöðum, opinberum skólum og öðrum opinberum stofnunum utan þéttbýlis, eru ákveðnir í staðfestu skipulagi og taldir upp í vegaskrá. Landeigandi skal þó kosta og vera veghaldari síðustu 50 m að framangreindum stöðum ef vegur endar þar.
- c. Við bætist ný málsgrein, svohljóðandi:
Uppfylli vegur ekki lengur skilyrði laga þessara til að geta talist þjóðvegur skal Vegagerðin tilkynna aðilum að fyrirhugað sé að fella hann af vegaskrá frá og með næstu áramótum og þar með sé veghald hans ekki lengur á ábyrgð Vegagerðarinnar.

2. gr.

Orðin „innan þéttbýlis“ í 9. gr. laganna falla brott.

3. gr.

6. mgr. 17. gr. laganna orðast svo:

Ráðherra setur í reglugerð nánari fyrirmæli um gjaldtöku af umferð samkvæmt ákvæði þessu, m.a. um álagningu veggjalda og notkunargjalds og fyrirkomulag innheimtu, sem og um viðurlög við brotum á ákvæðum reglugerðarinnar þar að lútandi, sbr. 59. gr. Þá setur ráðherra reglur um starfsemi og búnað sem er notaður við rafræna gjaldtöku. Ráðherra setur jafnframt reglur um hvernig upplýsingaöflun um kostnað vegna reksturs samgöngumannvirkja skuli háttáð. Samgöngustofa annast eftirlit með gjaldtöku af umferð samkvæmt ákvæði þessu og þeim reglum sem settar eru á grundvelli þess, sbr. 6. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012.

4. gr.

Á eftir 3. málsl. 2. mgr. 28. gr. laganna kemur nýr málslíður, svohljóðandi: Skal Vegagerðin þegar við á leggja fram mat á umferðaröryggi mismunandi kosta við vegarlagningu nægilega tímanlega til að skipulagsnefnd geti tekið afstöðu til matsins við mótun aðalskipulagstillögu.

5. gr.

2. mgr. 59. gr. laganna orðast svo:

Nú hafa gjöld ekki verið innheimt í samræmi við ákvæði 17. gr. og er þá Samgöngustofu heimilt að ákvarða gjaldtakanda stjórnvaldssekt í samræmi við ákvæði laga þessara og reglugerða settra á grundvelli þeirra. Ráðherra mælir nánar fyrir um fjárhæð stjórnvaldssekta í reglugerð. Stjórnvaldssektir samkvæmt ákvæði þessu skulu aldrei nema hærri fjárhæð en nemur 1% af heildarveltu síðasta rekstrarárs gjaldtakanda og skulu þær renna í ríkissjóð að frádregnum kostnaði við eftirlit, álagningu og innheimtu sektar. Sé stjórnvaldssekt ekki greidd innan mánaðar frá því að ákvörðun var tekin skal greiða dráttarvexti af fjárhæð sektarinnar. Um ákvörðun og útreikning dráttarvaxta fer eftir lögum um vexti og verðtryggingu. Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari reglur um innheimtu stjórnvaldssekta samkvæmt ákvæði þessu.

6. gr.

Á eftir 59. gr. laganna koma tvær nýjar greinar, 59. gr. a og 59. gr. b, ásamt fyrirsögnum, svohljóðandi:

a. (59. gr. a.)

Sameining sveitarfélaga.

Nú hefur sameining sveitarfélaga þau áhrif að vegur færast úr flokki stofnvega í flokk sveitarfélagsvega og skal þá Vegagerðin halda við veginum í að hámarki fimm ár frá sameiningu. Að þeim tíma loknum skal vegurinn afhentur sveitarfélaginu að fullu en heimilt er að semja um styttri tíma í þessu sambandi.

b. (59. gr. b.)

Innleiðing á EES-gerðum.

Í lögum þessum eru eftirfarandi EES-gerðir innleiddar í íslenskan rétt:

- a. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/38/EB frá 17. maí 2006 um breytingu á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/62/EB um álagningu gjalda á þungaflutningabifreiðar fyrir notkun á tilteknum grunnvirkjum eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 129/2012, sbr. 6. mgr. 17. gr. laga þessara.
- b. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 1999/62/EB frá 17. júní 1999 um álagningu gjalda á þungaflutningabifreiðar fyrir notkun á tilteknum grunnvirkjum eins og hún var tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 5/2002, sbr. 2. mgr. 59. gr. laga þessara.

7. gr.

Við lög in bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða, svohljóðandi:

Vegagerðinni er heimilt að semja við sveitarfélög um yfirfærslu vega frá Vegagerðinni til sveitarfélaga sem færðust úr flokki stofnvega við gildistöku laga nr. 80/2007. Heimilt er að Vegagerðin annist veghald veganna eða semji við sveitarfélögin um það til ársloka 2019.

8. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

1. Inngangur.

Frumvarp þetta, sem samið er í innanríkisráðuneytinu, er tvíþætt. Í fyrsta lagi er um að ræða innleiðingu á EES-gerðum í íslenskan rétt. Í öðru lagi er um að ræða breytingartillögur sem stafa af vinnu nefndar um endurskoðun vegalaga.

Í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/38/EB frá 17. maí 2006 um breytingu á tilskipun 1999/62/EB um álagningu gjalda á þungaflutningabifreiðar fyrir notkun á tilteknum grunnvirkjum er að finna ákvæði um skyldu aðildarríkja Evrópska efnahagssvæðisins til að koma á fót viðeigandi eftirliti og ákvarða kerfi viðurlaga sem eiga við um brot á þeim ákvæðum landslaga sem samþykkt eru samkvæmt tilskipuninni. Þá er aðildarríkjunum gert skylt að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að sjá til þess að ákvæðin séu framkvæmd. Viðurlögin, sem komið er á, skulu vera árangursrík, í réttu hlutfalli við brotin, og letjandi. Nú stendur yfir vinna í innanríkisráðuneytinu við innleiðingu ákvæða framangreindra tilskipana í reglugerð. Reglugerðin mun sett með stöð í vegalögum og fjallar, eins og af efni tilskipananna má ráða, um gjaldtöku af umferð um vegi, jarðgöng og brýr hér á landi sem eru hluti af samevrópska vegakerfinu, eins og það er skilgreint í ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1692/96/EB frá 23. júlí 1996. Til að uppfylla kröfur tilskipananna um viðurlög er nauðsynlegt að í vegalögum sé að finna heimild til að leggja sektir á lögaðila. Slíka heimild er nú ekki að finna í lögnum og er það því aðaltilefni frumvarps þessa.

Í frumvarpinu er jafnframt að finna ákvæði sem byggjast á tillögum nefndar um endurskoðun vegalaga. Nefndin var skipuð 26. nóvember 2012 af þáverandi innanríkisráðherra, Ögmundi Jónassyni. Var henni falið að fara yfir vegalög og lög um samgönguáætlun meðal annars með það í huga að auðvelda ákvarðanatöku um lagningu vega þannig að öll sjónarmið kæmu til álita. Einnig var henni falið að fara yfir framkvæmd vegalaga varðandi flokkun vega en yfirfærsla á tilteknum vegum til sveitarfélaga hefur ekki komist að fullu til framkvæmda þar sem ágreiningur er um með hvaða hætti það skuli gert. Nefndin var skipuð fulltrúum innanríkisráðuneytisins, umhverfis- og auðlindaráðuneytisins, Vegagerðarinnar, Skipulagsstofnunar og Sambands íslenskra sveitarfélaga, og skilaði hún einróma tillögum til ráðherra. Nefndin hélt sinn fyrsta fund 22. janúar 2013 og hélt samtals fjórtán fundi. Nánar verður gerð grein fyrir tillögum nefndarinnar í athugasemdum við viðeigandi greinar.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Svo sem fram kemur í inngangi gerir tilskipun 2006/38/EB ráð fyrir að komið sé á fót viðeigandi eftirliti og viðurlagakerfi vegna brota á þeim ákvæðum landsréttar sem samþykkt eru samkvæmt tilskipuninni. Til stendur að innleiða tilskipunina að mestu í reglugerð sem mun hafa stöð í 17. gr. vegalaga. Hér á landi eru það þó eingöngu lögaðilar sem sinna eða fyrirséð er að muni sinna gjaldtöku af umferð. Í því ljósi þykir nauðsynlegt, til að innleiðing geti farið fram með réttum hætti, að heimila í vegalögum beitingu viðurlaga gagnvart lögaðilum vegna brota á lögnum og þeim reglugerðum sem á þeim byggjast. Er þannig til komið tilefni og nauðsyn 3. og 5. gr. frumvarps þessa.

Hvað varðar þau ákvæði sem byggjast á tillögum nefndar um endurskoðun vegalaga er það að segja að við gildistöku nógildandi vegalaga, 1. janúar 2008, var gert ráð fyrir að um 1.000 km af tengivegum færðust í flokk héraðsvega og sveitarfélög tækju við veghaldi þeirra. Af því varð ekki. Ástæður þess eru meðal annars þær að nógildandi vegalög voru ekki kostnaðarmetin á þann hátt sem nú er mælt fyrir um í 129. gr. sveitarstjórnarlaga, nr. 138/2011. Þá hefur það valdið erfiðleikum að beita 28. gr. vegalaga sem mælir fyrir um lagningu vega.

Til að leysa úr þessum og öðrum málum þeim tengdum skipaði þáverandi innanríkisráðherra nefnd um endurskoðun vegalaga. Nefndin lauk störfum snemma árs 2014 og eru nokkrar tillögur nefndarinnar teknar upp í þetta frumvarp.

3. Meginefni frumvarpsins.

Í 3. og 5. gr. er að finna ákvæði sem stafa af innleiðingu EES-gerða. Þar er í fyrsta lagi um að ræða breytingu á 6. mgr. 17. gr. vegalaga. Snýr breytingin aðallega að því að heimila ráðherra að setja ákvæði um viðurlög og þá háttsemi sem refsiverð kann að vera í reglugerð á grundvelli 17. gr.

Í öðru lagi er um að ræða nýja málsgrein í 59. gr. laganna um refsingar. Í hinni nýju málsgrein er að finna veigamestu breytinguna sem í frumvarpinu felst. Þar er Samgöngustofu heimilað að leggja á gjaldtakanda, skv. 17. gr., sektir ef gjöld eru ekki innheimt í samræmi við ákvæðið og þær reglugerðir sem settar eru á grundvelli þess. Með hugtakinu „gjaldtakandi“ í þessu sambandi er átt við hvern þann sem fer með innheimtu gjalds, þ.e. veggjalds eða notkunargjalds, af umferð, hvort sem um er að ræða einstaklinga eða lögaðila. Því getur gjaldtakandi verið hver sá aðili sem fallið getur undir hugtakið „lögaðili“ í skilningi II. kafla almennra hegningarlaga, nr. 19/1940. Hvað varðar hámarksfjárhæð sekta þykir nauðsynlegt að í lögunum séu Samgöngustofu sett mörk hvað varðar ákvörðun sektarfjárhæðar vegna brota er varða álagningu og fyrirkomulag innheimtu gjalds af umferð. Hins vegar þykir ekki rétt að binda það hámark við ákveðna fjárhæð þar sem afar erfitt er að segja fyrir um hvert umfang slíkrar gjaldtöku verður um ókomna tíð og þar með jafnframt um áhrifin sem brot á ákvæðum þar að lútandi geta haft í för með sér. Er því farin sú leið að kveða á um að sektir nái að hámarki 1% af heildarveltu síðasta rekstrarárs gjaldtakanda. Sektir munu að öðru leyti ákvarðaðar með tilliti til alvarleika brotsins.

Þá er í 1. gr., 2. gr., 4. gr., a-lið 6. gr. og í ákvæði til bráðabirgða að finna ákvæði sem stafa af tillögum nefndar um endurskoðun vegalaga. Tillögurnar miða aðallega að því að koma í öruggan farveg samvinnu og samráði Vegagerðar og sveitarfélaga við lagningu og flokkun vega.

Loks er í b-lið 6. gr. að finna ákvæði sem tilgreina hvaða gerðir stefnt er á að innleiða með frumvarpinu.

4. Samræmi við stjórnarskrá.

Þar sem í frumvarpinu er um að ræða refsheimild og ákvæði um viðurlög, nánar tiltekið stjórnvaldssektir, er tilefni til að gefa gaum samræmi ákvæða frumvarpsins við ákvæði í stjórnarskrá. Telja verður að ákvæði frumvarpsins uppfylli þær kröfur sem gerðar verða um skýrleika refsheimilda. Í 3. gr. frumvarpsins er skýrt tekið fram að komið getur til stjórnvaldssekta vegna háttsemi við álagningu og fyrirkomulag innheimtu veggjalda og notkunargjalds. Sem dæmi má nefna að jafnræðis notenda mannvirkis sé ekki gætt við gjaldtökuna, gjald sé tekið af aðilum sem njóta eiga undanþágu, innheimt séu of há notkunargjöld, veggjöld og notkunargjöld séu innheimt samtímis umfram heimild o.s.frv. Um er að ræða háttsemi sem rétt þykir að nánar sé mælt fyrir um í reglugerð, svo sem gert hefur verið ráð fyrir í 17. gr. vegalaga fram til þessa. Lítið er svo á að ákvæði 17. gr. veiti stjórnvöldum nægilega skýran ramma um hvaða háttsemi gera má refsiverða og því sé ekki um offramsál laga-setningarvalds að ræða.

Sömu sjónarmið og rædd eru hér að framan koma til álita hvað varðar refsirammann í 5. gr. frumvarpsins. Þar er tekinn af allur vafi um að gjaldtakanda geti verið gert að greiða

stjórnvaldssektir, hvort heldur sem um er að ræða lögaðila eða einstakling. Þá er í ákvæðinu settur skýr rammi um hversu háar sektir geta orðið vegna þeirrar háttsemi sem vísað er til í 17. gr. og skulu sektir samkvæmt ákvæðinu aldrei nema hærri fjárhæð en sem nemur 1% af heildarveltú síðasta rekstrarárs gjaldtakanda. Er þessi framkvæmd við lagasetningu ekki óþekkt og má m.a. sjá sams konar ákvæði í samkeppnislögum og í lögum um Póst- og fjar- skiptastofnun.

5. Samráð.

Frumvarpið var unnið í samráði við Vegagerðina og Samband íslenskra sveitarfélaga. Drög að frumvarpinu voru jafnframt birt á heimasíðu innanríkisráðuneytisins 29. janúar 2014 og frestur veittur til 9. febrúar til umsagnar. Sérstök athygli þeirra einkaaðila sem stunda eða fyrirhugað er að muni stunda gjaldtöku af umferð hér á landi var vakin á drögunum og voru haldnir fundir með þeim um efni frumvarpsins. Engar efnislegar athugasemdir komu fram á þeim fundum eða í gegnum vef innanríkisráðuneytisins. Því verður að draga þá ályktun að sátt sé um efni þess.

6. Mat á áhrifum.

Ákvæði 3. og 5. gr. frumvarpsins snúa einkum að þeim aðilum sem stunda gjaldtöku af umferð hér á landi. Þá er ljóst að ákvæðin koma ekki til framkvæmda nema ef til brots á reglum um gjaldtöku af umferð kemur. Ekki er fyrirhugað að umtalsverðar breytingar verði gerðar á þeim reglum frá því sem nú er. Áhrif ákvæðanna á einkaaðila eru því óveruleg. Áhrif á stjórnsýsluna eru þó einhver, enda gert ráð fyrir því að Samgöngustofa sinni ákveðnu eftirliti með gjaldtökunni. Í ljósi þess hversu lítið er um innheimtu veggjalda og notkunar- gjalda hér á landi verður þó ekki séð að áhrif á stjórnsýsluna verði veruleg hvað þetta varðar.

Varðandi heimild til samningagerðar fyrir Vegagerðina, vegna yfirfærslu vega til sveitarfélaga, er ekki gert ráð fyrir að í yfirfærslunni felist aukinn kostnaður fyrir sveitarfélögin. Sveitarfélögin hafa ekki tekið við þessum vegum, þrátt fyrir lagabreytinguna 2008, og hefur því kostnaður við veghald verið alfarið hjá Vegagerðinni. Gert er ráð fyrir að það fjármagn sem nú er á hendi Vegagerðarinnar vegna veghalds þessara vega færast yfir til sveitarfélaganna samhliða yfirfærslunni á grundvelli samninga. Er gert ráð fyrir að allir skilavegir, þ.e. vegir sem sveitarfélögum bar að taka við með gildistöku gildandi vegalaga, verði komnir í hendur sveitarfélaganna árið 2019.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Um a-lið.

Nefnd sem fjallaði um endurskoðun vegalaga nr. 45/1994 lagði til, og var byggt á því í gildandi vegalögum, að um 1.000 km af tengivegum færðust í flokk héraðsvega. Jafnframt lagði nefndin til að sveitarfélög tækju við veghaldi héraðsvega. Af því varð ekki. Þeir vegir sem hér er gerð tillaga um að færast til baka úr flokki héraðsvega í flokk tengivega eru um 230 km langir og eru flestir með umferðarmeiri héraðsvegum. 10 km viðmiðið hefur sætt töluverðri gagnrýni af hálfu sveitarfélaga, m.a. með tilliti til snjómoksturs og þess að minni líkur eru taldar á að til þeirra verði litið við lagningu bundins slitlags ef þeir verða áfram í tölu héraðsvega. Er því lagt til að hér verði fallið frá 10 km viðmiðinu en í stað þess miðað við 2 km.

Um b-lið.

Í framkvæmd hefur valdið erfiðleikum hvernig skilgreina eigi orðið „atvinnustarfsemi“ í núgildandi lögum. Í reglugerð nr. 774/2010 um héraðsvegi segir í b-lið 3. gr.: „Með atvinnustarfsemi er átt við sjálfstæða starfsemi sem rekin er reglubundið, í nokkru umfangi og í hagnaðarskyni.“ Þeirri lagabreytingu sem hér er lögð til er ætlað að styrkja grundvöll reglugerðarinnar.

Um c-lið.

Hér er lagt til að vegalög taki mið af framkvæmd. Í núgildandi lögum er það þannig að þegar vegur uppfyllir ekki lengur skilyrði laganna til að teljast þjóðvegur þá fellur hann samkvæmt orðanna hljóðan strax út sem slíkur. Í framkvæmd hefur Vegagerðin boðað brottfall hans af vegaskrá og veitt hagsmunaaðilum andmælarétt.

Um 2. gr.

Ekki eru rök fyrir því að sveitarfélög geti ekki verið veghaldarar vega innan sem utan þéttbýlis. T.d. gætu komið upp tilvik þar sem sveitarfélag sæi sér hag í því að taka við veghaldi vega sem teknir eru út af vegaskrá og halda þeim þannig opnum almenningi til frjálsrar umferðar í stað þess að vera einkavegir. Áhersla er á það lögð að þetta væri sveitarfélögum algerlega í sjálfsvald sett og alltaf háð samkomulagi við viðkomandi landeigendur.

Um 3. og 5. gr.

Um efni þessara greina sjá nánari skýringar í 2. kafla almennra athugasemda við frumvarp þetta.

Um 4. gr.

Lagt er til að nýjum málslíð verði bætt við 2. mgr. 28. gr. vegalaga sem fjallar um mat á umferðaröryggi mismunandi valkosta við vegarlagningu.

Í starfi nefndar um endurskoðun vegalaga kom fram að í flestum tilvikum væru samskipti Vegagerðar og sveitarfélaga góð og án vandkvæða. Þó kæmu upp takmarkatilvik sem betur mættu fara. Til að bæta úr þessu ræddi nefndin mögulega breytingu á 28. gr. vegalaga og ýmis sjónarmið komu fram. Að mati nefndarinnar má leysa úr flestum ágreiningsmálum með því að tryggja betur samráð Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda. Sá lagarammi sem nú er til staðar er góður grundvöllur samvinnu og samráðs þegar kemur að lagningu vega. Hins vegar telur nefndin að ákvæðið þurfi að taka betur mið af framkvæmd og lagði því til að Vegagerðinni yrði gert skylt að leggja fram mat á umferðaröryggi mismunandi valkosta við vegarlagningu nægilega tímanlega til að skipulagsnefnd sveitarfélags geti tekið afstöðu til matsins við mótun aðalskipulagstillögu.

Um 6. gr.

Um a-lið (59. gr. a).

Auknar skyldur sveitarfélaga vegna veghalds geta haft neikvæð áhrif við mat á hagkvæmni sameiningartillagna. Nefnd um endurskoðun vegalaga var þeirrar skoðunar að æskilegt væri að sameining hefði a.m.k. ekki strax áhrif á flokkun vega og Vegagerðin mundi sjá um viðhald í nokkur ár á meðan sveitarfélagið undirbyggi viðtöku vegarins. Var það tillaga nefndarinnar, og hún lögð til hér, að við færslu stofnvega í flokk sveitarfélagsvega skuli Vegagerðin halda við veginum í að hámarki fimm ár frá sameiningu. Að þeim tíma loknum skuli vegurinn afhentur sveitarfélaginu að fullu en heimilt er að semja um styttri tíma í þessu sambandi.

Um b-lið (59. gr. b).

Þessi grein fjallar um hvaða EES-gerðir lagt er til að verði innleiddar með frumvarpinu og þarfnast ekki sérstakrar skýringar við.

Um 7. gr.

Við gildistöku hinna nýju vegalaga var skilgreiningu stofnvega breytt á þann hátt að rúmlega 70 km þjóðvega í þéttbýli samræmdust ekki hinni nýju skilgreiningu og heyrðu því ekki lengur undir Vegagerðina. Hófust í kjölfarið samningaviðræður milli Vegagerðarinnar og sveitarfélaga um yfirfærslu þessara vega til sveitarfélaganna. Vegna lækkunar fjárveitinga til vegagerðar varð ekkert úr yfirfærslunni.

Nefnd um endurskoðun vegalaga ræddi þetta mál og komst að þeirri niðurstöðu að hægt væri að fallast á þau sjónarmið sem fram komu í samningaviðræðum Vegagerðarinnar og Sambands íslenskra sveitarfélaga árið 2009. Var það niðurstaðan að málið yrði klárað á sömu forsendum. Hins vegar taldi nefndin nauðsynlegt að heimild þess efnis væri að finna í vegalögum og er það því lagt til hér.

Um 8. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Fylgiskjal.

*Fjármála- og efnahagsráðuneyti,
skrifstofa opinberra fjármála:*

Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á vegalögum, nr. 80/2007, með síðari breytingum (innleiðing EES-gerða o.fl.).

Með frumvarpi þessu eru lagðar til breytingar af tvennum toga á vegalögum.

Annars vegar er um að ræða innleiðingu á tveimur tilskipunum, nr. 1999/62/EB, um álagningu gjalda á þungaflutningabifreiðar fyrir notkun á tilteknum grunnvirkjum og tilskipun nr. 2006/38/EB sem fjallar um breytingu á fyrri tilskipuninni. Lagt er til að ráðherra verði heimilt að setja í reglugerð viðurlög vegna brota sem varða innheimtu veggjalda, notkunargjalda vegna notkunar innviða vegakerfisins og fyrirkomulag á innheimtu þeirra. Gert er ráð fyrir að Samgöngustofa geti sektað gjaldtakendur hafi þeir ekki innheimt gjöld í samræmi við lög. Gjaldtakandi er hver sá sem fer með innheimtu gjalds, þ.e. veggjalds eða notkunargjalds, af umferð. Sett er hámark á sektir þannig að þær fari ekki yfir 1% af heildarveltu síðasta rekstrarárs gjaldtakanda. Sektir að frádregnum kostnaði renna í ríkissjóð. Þá er veitt heimild til að setja í reglugerð fyrirmæli um hvernig upplýsingaöflun skuli háttáð um útgjöld vegna samgöngumannvirkja. Lítið er um innheimtu veggjalda og notkunargjalda hér á landi og áætlað er að einungis verði um að ræða lítils háttar vinnu hjá Samgöngustofu að þessu málefni sem rúmist innan núgildandi fjárheimilda stofnunarinnar.

Hins vegar eru lagðar til breytingar á lögnum sem varða skilgreiningu og flokkun á þjóðvegum, mat á vegstæðum og ábyrgð á viðhaldi vega. Forsögu þessara breytinga má rekja aftur til gildistöku laganna í byrjun árs 2008 þegar um 70 km af stofnbrautum færðust í flokk sveitarfélagsvega og ábyrgð á viðhaldi þeirra hefði þar með átt að vera á hendi viðkomandi

sveitarfélaga. Segja má að ekki hafi orðið af framkvæmd lagaákvæðanna þar sem meira samráð hafi þurft við sveitarfélögin m.a. vegna ósamkomulags um yfirfærslu vegakafila sem ekki voru taldir vera í nægjanlega góðu ástandi. Því hefur Vegagerðin í reynd séð um viðhald veganna frá því að lögin tóku gildi. Í kjölfar gildistöku laganna hófust samningaviðræður á milli aðila um yfirfærsluna en niðurstaða þeirra viðræðna var að vegunum yrði skilað til sveitarfélaganna í viðunandi ástandi. Vegna lækkandi fjárframlaga til þessara verkefna hjá Vegagerðinni eftir efnahagshrunið haustið 2008 hefur þetta ekki gengið eftir. Viðkomandi ákvæðum þessa frumvarps er annars vegar ætlað að tryggja að lokið verði við yfirfærslu þeirra stofnbrauta sem áttu að færast yfir með gildistöku laganna og hins vegar að koma í öruggan farveg samvinnu og samráði Vegagerðarinnar og sveitarfélaga vegna mögulegra breytinga á flokkun einstakra vega.

Samkvæmt greinargerð um endurskoðun vegalaga sem birt var í febrúar síðastliðnum má gera ráð fyrir að viðhaldskostnaður á hvern kílómetra sé að meðaltali á bilinu 1–1,5 m.kr. á ári. Kostnaður Vegagerðarinnar vegna þessara 70 km sem hún mun greiða fyrir nemur því um 350–525 m.kr. uppsafnað næstu fimm árin umfram það sem henni ber samkvæmt gildandi lögum. Í þessu samhengi má einnig líta svo á að Vegagerðin hafi lagt út í útgjöld vegna viðhalds sömu vega frá því að lögin tóku gildi árið 2008 án þess að henni hafi lengur borið til þess lagaleg skylda og má ætla að þau gætu hlaupið á nokkrum hundruðum milljóna króna samkvæmt sömu forsendum. Í frumvarpinu er einnig gert ráð fyrir að Vegagerðin geti samið við sveitarfélög um veghald þeirra vega sem framvegis verða færðir til sveitarfélaga í þeim tilvikum þegar sveitarfélög sameinast. Er þá gert ráð fyrir að Vegagerðin haldi áfram að þjónusta veginn í allt að fimm ár þar á eftir. Ekki eru neinar forsendur hér til að segja til um í hversu miklum mæli ákvæðinu verði beitt en gera verður ráð fyrir að aukinn kostnaður Vegagerðarinnar gæti orðið umtalsverður.

Samkvæmt framansögðu má því gera ráð fyrir að lögfesting frumvarpsins muni geta aukið útgjöld ríkissjóðs um allt að 525 m.kr. uppsafnað næstu fimm árin frá því sem annars var gert ráð fyrir að óbreyttum lögum. Hér er hins vegar um að ræða útgjöld sem ríkissjóður hefur borið til þessa og að fimm árum liðnum ætti hann að færast til sveitarstjórnarstigsins og dreifast niður á þau sveitarfélög sem í hlut eiga.