



# FÉLAG ÍSLENSKRA BIFREIÐAEIGENDA

Reykjavík, 27. maí 2020

## Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Viðbót við fyrri umsögn FÍB um frumvarp samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra um samvinnuverkefni um vegaf framkvæmdir, 662. mál.

*Í þessari samantekt kemur fram að þátttaka einkafjárfesta leiði til 33% hærri kostnaðar við fimm fyrirhuguð samvinnuverkefni um vegaf framkvæmdir heldur en ef ríkissjóður fjármagnar vegagerðina. Vegfarendur munu þurfa að greiða 20 milljörðum króna meira samkvæmt útreikningum FÍB.*

## Ríkissjóður er rétti aðilinn til að fjármagna vegaf framkvæmdir

FÍB telur ástæðu til að vekja sérstaka athygli nefndarinnar á því að í skýrslu starfshóps samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins um leiðir til fjármögnunar vegaf framkvæmda, sem kom út í apríl 2019, er **eindregið mælt með því að ríkissjóður fjármagni flýtiframkvæmdir í vegamálum**. Þar segir: „Æskilegt er að mati starfshópsins að fjármagna flýtiframkvæmdir með viðbótar ríkisútgjöldum eða breyttri forgangsröðun í ríkisútgjöldum. Sú leið er hagkvæmari fyrir ríkið en aðrir kostir vegna lægri fjármagnskostnaðar.“

Rétt er að draga þetta fram til að minna á að fyrsti valkostur skýrslunnar er **ekki** að fá einkafjárfesta að borðinu til að taka þátt í vegaf framkvæmdum.

Í skýrslu starfshópsins segir að vegna tilfærslu á áhættu og hærri fjármagnskostnaðar einkaaðila hafi **reynslan verið sú í Evrópu að samvinnuverkefni hafa kostað 20-30% meira en verkefni fjármögnuð með hefðbundinni aðferð, þ.e. af ríkissjóði**. Útreikningar FÍB staðfesta þetta og rúmlega það.

**Þessu til viðbótar kemur kostnaður vegna vegtolla** sem áformað er að innheimta af samvinnuverkefnum til að standa undir framkvæmda- og fjármagnskostnaði.

## Sjálfskaparvíti sem almenningur borgar

Skýrt kemur fram í skýrslu starfshópsins að hugmyndir um aðkomu einkafjárfesta að vegaf framkvæmdum eru til komnar vegna ósveigjanleika laga um opinber fjármál. Í skýrslunni segir: „Fjármálareglur laga um opinber fjármál setja skilyrði sem kveða á um að afkoma hins opinbera yfir gildistíma fjármálastefnu sé jákvæð, að árlegur halli og skuldahlutfall hins opinbera fari aldrei yfir skilgreint hámark og að skuldir hins opinbera skuli lækkaðar að tilteknu lágmarki ár hvert séu þær yfir viðmiði ákvæðisins.“ Fram kemur að svigrúm til aukinna útgjalda sé ekkert í gildandi stefnu og fjármálaáætlun til ársins 2023.

Með öðrum orðum, ósveigjanlegar fjármálareglur koma í veg fyrir nauðsynlegar framkvæmdir ríkisins. Til að komast fram hjá þessari metnaðarfullu spennitreyju er farið með verkefni út fyrir sviga í stað þess einfaldlega að breyta fjármálareglunum. Verkefni eru seld fjárfestum í stað þess að

ríkið taki lán á lægstu fánlegu vöxtum. Á endanum er það þó sama fólkíð sem borgar, óháð því hvort kostnaðurinn fellur til hjá ríkisvaldinu eða einkafjárfestum. Greiðslan til þeirra síðarnefndu er hins vegar mun hærri.

### Samburður á kostnaði eftir því hver fjármagnar framkvæmdirnar

Í frumvarpinu eru tilgreind fimm vegaf framkvæmdir auk Sundabrautar sem hentugar þykja sem samvinnuverkefni. Áætlaður framkvæmdakostnaður þessara fimm verkefna er 44,3 milljarðar króna. Gert er ráð fyrir að ríkið komi að verkefnunum að hluta, einkum þar sem umferð er lítil. Í eftirfarandi útreikningum FÍB er gert ráð fyrir að hlutur ríkisins verði 16% og hlutur einkafjárfesta 84%. Meðal annars er gert ráð fyrir að einkafjárfestar standi alfarið að tvöföldun Hvalfjarðarganga.

Forsendur útreikninganna eru að ríkið fái framkvæmdalán til 30 ára á 2,23% vöxtum og að vextir einkafjárfesta (sem verða líklegast lífeyrissjóðir) verði 4,5% á þessum 30 árum. Ekki er gert ráð fyrir eiginfjárframlagi einkafjárfestanna, heldur verði þátttaka þeirra alfarið fjármögnuð með lánum. Gert er ráð fyrir að vegtollar verði innheimtir af kostnaði einkafjárfestanna í 30 ár og að kostnaður við innheimtu þeirra verði að jafnaði 10% af gjöldunum. Vegtollar verði hins vegar ekki innheimtir af framlagi ríkissjóðs, enda hefur ríkið margvíslegar aðrar og hagkvæmari leiðir til að leggja gjöld á þegnana.

Samkvæmt frumvarpi samgönguráðherra er áætlaður framkvæmdakostnaður umræddra fimm framkvæmda í vegagerð 44,3 milljarðar króna. Ef ríkissjóður fjármagnar framkvæmdirnar að öllu leyti verður heildarkostnaður rúmir 60 milljarðar króna. Ef ríkissjóður fjármagnar framkvæmdirnar að hluta á móti einkafjárfestum, t.d. 16% á móti 84%, þá verður heildarkostnaður u.þ.b. 80 milljarðar króna. Þar af er kostnaður við hlut einkafjárfesta u.þ.b. 70,4 milljarðar króna að meðtöldum innheimtukostnaði vegtolla. Kostnaður við samvinnuverkefni miðað við þessar forsendur verður þá 33% hærri en ef ríkissjóður stæði einn að fjármögnuninni og engir vegtollar yrðu innheimtir.

	Hlutfall (%)	Kostnaður framkvæmda	Fjármagns-kostnaður	Vaxta-kostnaður	Innheimta vegtolla	Samtals
Ríkissjóður fjármagnar	100%	44.300	15.806	2,23%	0	60.106
Samvinnu-verkefni	Ríki 16%	7.200	2.529	2,23%	0	9.729
	Einka 84%	37.100	26.793	4,50%	6.400	70.293
Heildarkostn. samv.verkefn.		44.300	73.622		6.400	80.022

Í þessum útreikningum er ekki gert ráð fyrir að vegtollar verði innheimtir af því sem ríkissjóður leggur til framkvæmdanna. Engin ástæða er til fyrir ríkið að innheimta vegtolla, þar sem það hefur margar aðrar og ódýrari leiðir til innheimtu gjalda. Ekki síður skiptir máli að úrbætur í samgöngum koma sér vel fyrir alla, stuðla að auknum hagvexti, draga úr slyshættu og bæta nýtingu framleiðsluþátta samfélagsins. Vegtollar eru dýr og ómarkviss aðferð til að innheimta gjald af notkun ökutækja og er nánar fjallað um tillögur FÍB í þeim efnum hér á eftir.

### Gjöldum varhug við vegtollum

FÍB ítrekar andstöðu sína við áform um innheimtu vegtolla (nema í sérstökum tilfellum á borð við Sundabraut) til að fjármagna vegaf framkvæmdir eða stýra umferð. Þessi innheimtuaðferð er einstaklega dýr og óhagkvæm og leggst á vegfarendur án tillits til efnahags.

Í fyrrgreindri skýrslu starfshóps um leiðir til fjármögnunar vegaframkvæmda kemur fram að illa gangi að lækka innheimtukostnað vegtolla t.d. í Noregi. Þar hefur kostnaðurinn að jafnaði lækkað úr 13% í 8% af innheimtum gjöldum. Þrátt fyrir betri og ódýrari tækni við að skrá notkun vegfarenda reynist stærsti kostnaðarliður við innheimtu vegtollanna vera sá að ná peningunum af fólki, eða um 65%. Væntingar um að tæknilegar lausnir lækki kostnað af vegtollum taka ekki mið af þeirri staðreynd.

Enn fremur bendir starfshópur ráðherra á að hagkvæmasta innheimta vegtolla miðist við umferð yfir 10 þúsund ökutæki á sólarhring. Ekkert þeirra fimm samvinnuverkefna, auk Sundabrautar, sem tilgreind eru í frumvarpi samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, nær 10 þúsund ökutækja sólarhringsumferð. Þessu til samræmis gerir starfshópur samgönguráðherra ekki ráð fyrir að kostnaður við innheimtu vegtolla hér á landi fari undir 10% af innheimtum gjöldum. Gera má ráð fyrir því að það hlutfall náist t.d. í nýjum Hvalfjarðargöngum, en varla á fáfarnari leiðum austanlands.

Í tilfelli umræddra fimm samvinnuverkefna myndi kostnaður við innheimtu vegtolla nema 213 milljónum króna á ári. Á 30 ára tímabili gjaldtöku væri kostnaður við innheimtuna alls u.þ.b. 6,4 milljarðar króna. Markmið þeirrar innheimtu væri eingöngu að afla tekna til að standa undir helmingi hærri fjármagnskostnaði einkafjárfesta en ríkisins.

### **Kílómetragjald er hagkvæmasta leiðin til gjaldtöku af umferð ökutækja**

Vegna fjölgunar rafmagnsdrifinna ökutækja eru vegtollar einatt nefndir til sögunnar sem arftaki skattheimtu af jarðefnaeldsneyti til að fjármagna vegakerfið. Sú umræða snýst ekki aðeins um þær flýtiframkvæmdir sem áformaðar eru sem samvinnuverkefni, heldur að vegtollar verði innheimtir af umferð um allt land með tilheyrandi uppsetningu nettengdra tollmyndvéla ásamt skráningar- og innheimtukerfi.

FÍB hefur bent á að kílómetragjald er mun ódýrari, sanngjarnari og áhrifaríkari leið til gjaldtöku af umferðinni. Slíkt gjald getur tekið mið af þyngd, orkugjafa og mengun viðkomandi ökutækis. Álestur kílómetramælis og skráning í gagnagrunn getur farið fram við árlega skoðun, á þjónustuverkstæðum og víðar. Skatturinn getur séð um innheimtuna líkt og á öðrum gjöldum hins opinbera. Nú þegar innheimtir Skatturinn bifreiðagjald tvisvar á ári. Eigendur ökutækja gætu valið um að greiða kílómetragjaldið árlega, mánaðarlega eða oftár í samræmi við áætlun, líkt því sem nú þegar er gert með rafmagn og hita. Hægt verður að innheimta gjald af erlendum ökutækjum sem hingað koma með álestri á mæli við komu og brottför og greiðslu á staðnum.

Kílómetragjald skapar stjórnvöldum verkfæri til að stuðla að vali á umhverfisvænum ökutækjum án þess þó að sleppa þeim alfarið við gjaldtöku. Þar sem gjaldið endurspeglar að öllu leyti notkun ökutækja getur það jafnframt virkað hvetjandi til notkunar annarra ferðamáta á borð við að ganga, hjóla eða taka strætó.

Þá skapar slík gjaldtaka möguleika á að veita afslætti fyrir íbúa og fyrirtæki utan suðvesturhluta landsins. Þannig má koma til móts við þá eigendur ökutækja sem alla jafna þurfa að sætta sig við lakara vegakerfi en á Suðvestur- og Suðurlandi og þurfa oft á tíðum að sækja þjónustu um lengri leiðir.

Fyrir hönd stjórnar Félags íslenskra bifreiðaeigenda



Runólfur Ólafsson

Framkvæmdastjóri